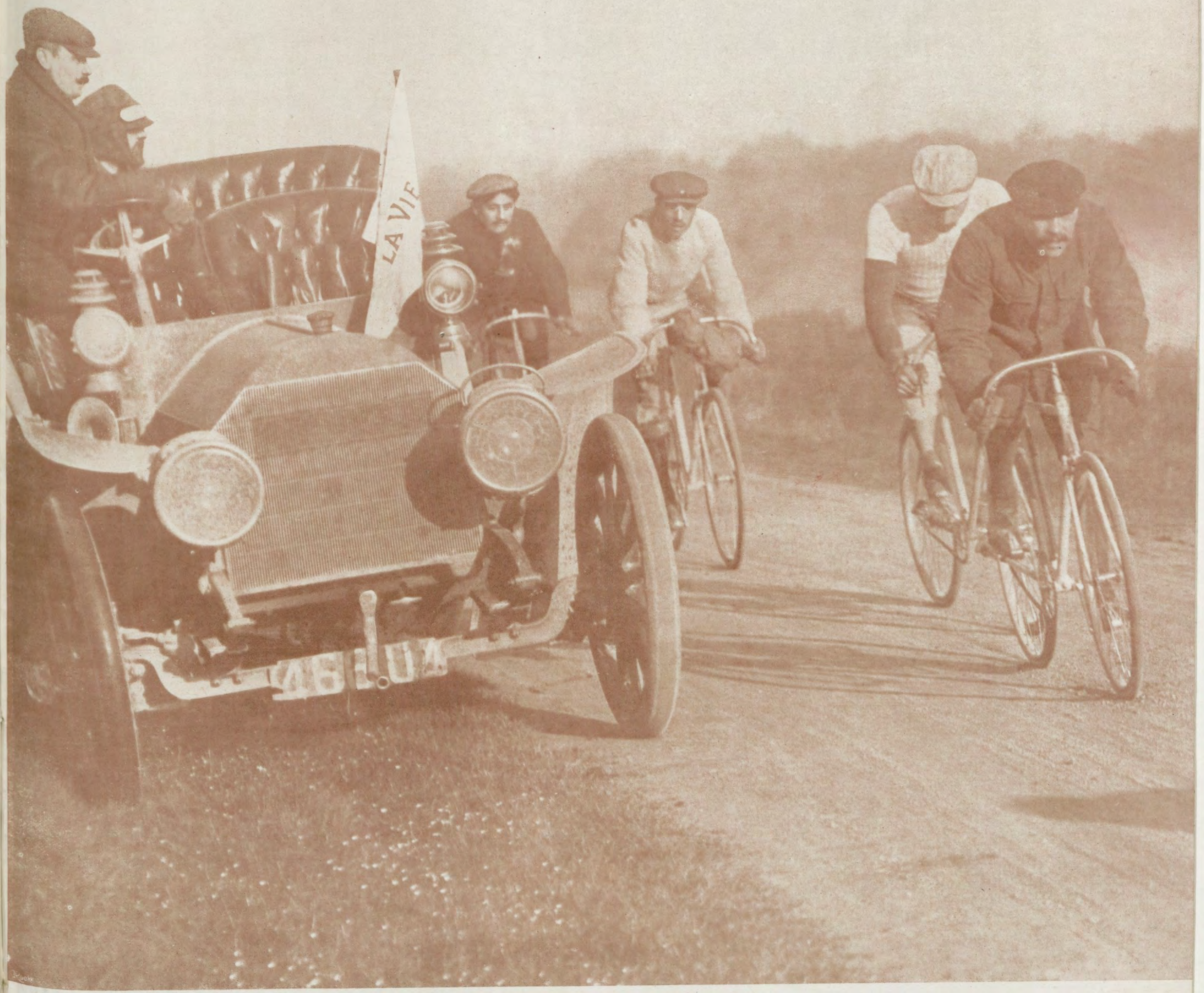
12e Année N° 555. 50 centimes 8 Mai 1909 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



LE 19e BORDEAUX-PARIS

A la sortie de Beaugency, le vainqueur Van Houvaert passe devant la voiture de la *Vie au Grand Air*.

(Voir pages 296, 297, 300 et 301.)

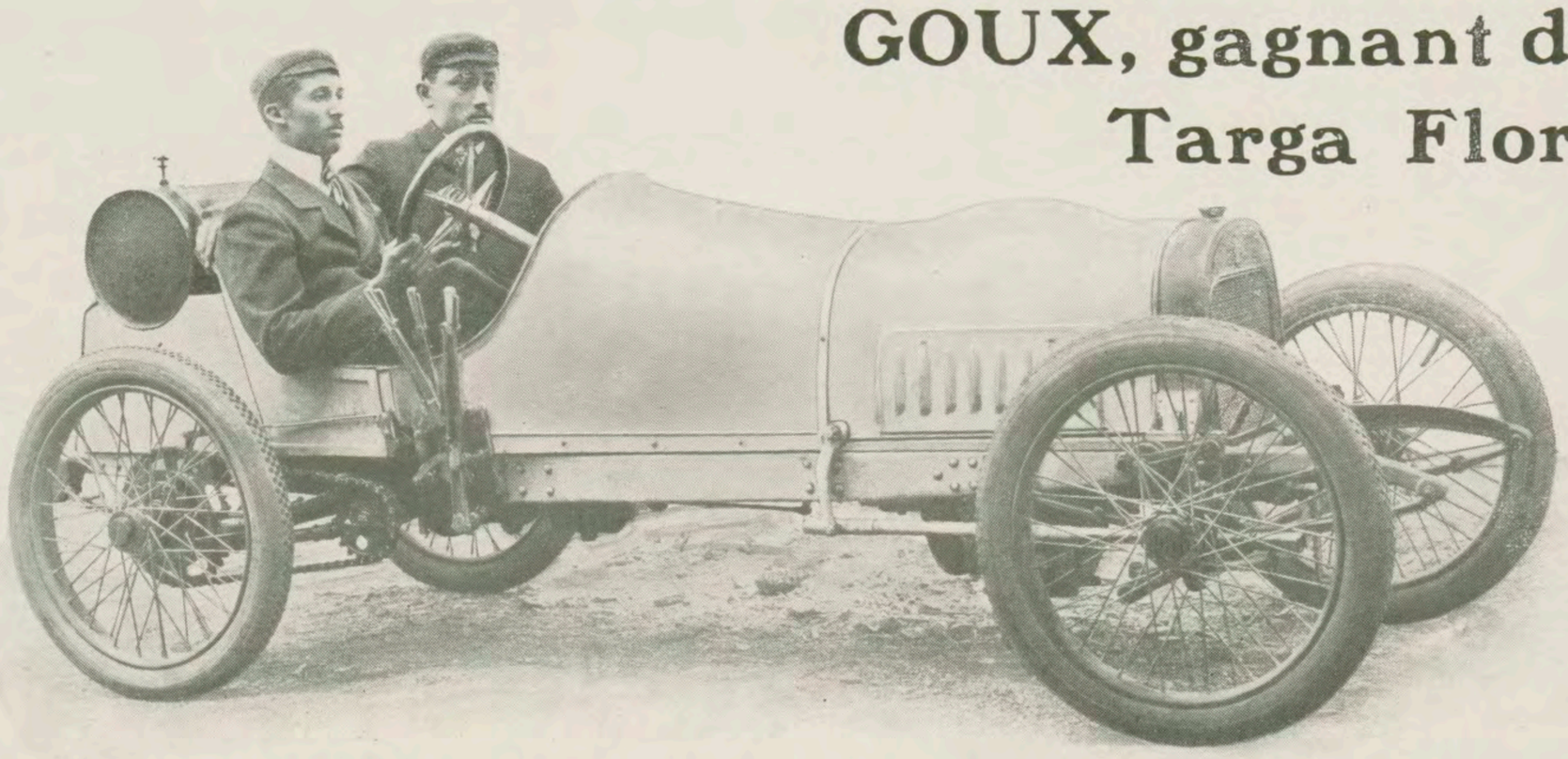
Publications Pierre LAFITTE & Cie
SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :. FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: EDITIONS D'ART
90, Aven. des Champs-Élysées et 9, Aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ., 24 fr. — Étranger, 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voiturette "LION"

GOUX, gagnant de la Targa Florio 1909



En 1908, Giuppone, sur *Voiturette LION* gagnait la Targa Florio. En 1909, Goux, toujours sur *Voiturette LION*, gagne cette course pour la deuxième fois consécutive pendant que Giuppone, également sur *Voiturette LION*, se classe second à une minute du premier.

Cette victoire assure à la Maison LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES la possession du magnifique trophée offert par le chevalier Florio, enjeu de la course.

Le dur parcours de cette course impliquait aux véhicules y prenant part une solidité à toute épreuve, aussi, ces succès répétés de la *Voiturette LION* sont-ils la consécration de leur régularité et de leur robustesse et la cause de leur vogue à l'étranger où elles continuent le bon renom de l'industrie française.

Les Fils de PEUGEOT FRÈRES, VALENTIGNEY (Doubs) — Succursale à PARIS, 38 bis, avenue de la GRANDE-ARMÉE

A PLUS GRANDE MANUFACTURE DE
STORES
EWEZ 210, RUE SAINT-DENIS **PARIS**
INSTALLATION COMPLÈTE de STORES pour châteaux, Villas, Appartements, Magasins, Bureaux, etc.
POSE EN PROVINCE

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

Société **Lumière** ET SES FILS LYON

AUTOCHROMES
"LUMIÈRE"

Grâce à de récents perfectionnements apportés à la fabrication des "Plaques Autochromes" les MANIPULATIONS de ces PLAQUES sont très simplifiées et les

PRIX sont réduits considérablement à partir du **1^er^ MARS 1909**

Demander nouveau Tarif et Mode d'emploi à

Société A. LUMIÈRE et ses FILS
LYON-MONPLAISIR

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f^.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

PARFUM POMPEÏA — L.T. PIVER PARIS

Gariel POULAILLERS MOBILES
PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

LIQUEUR BÉNÉDICTINE

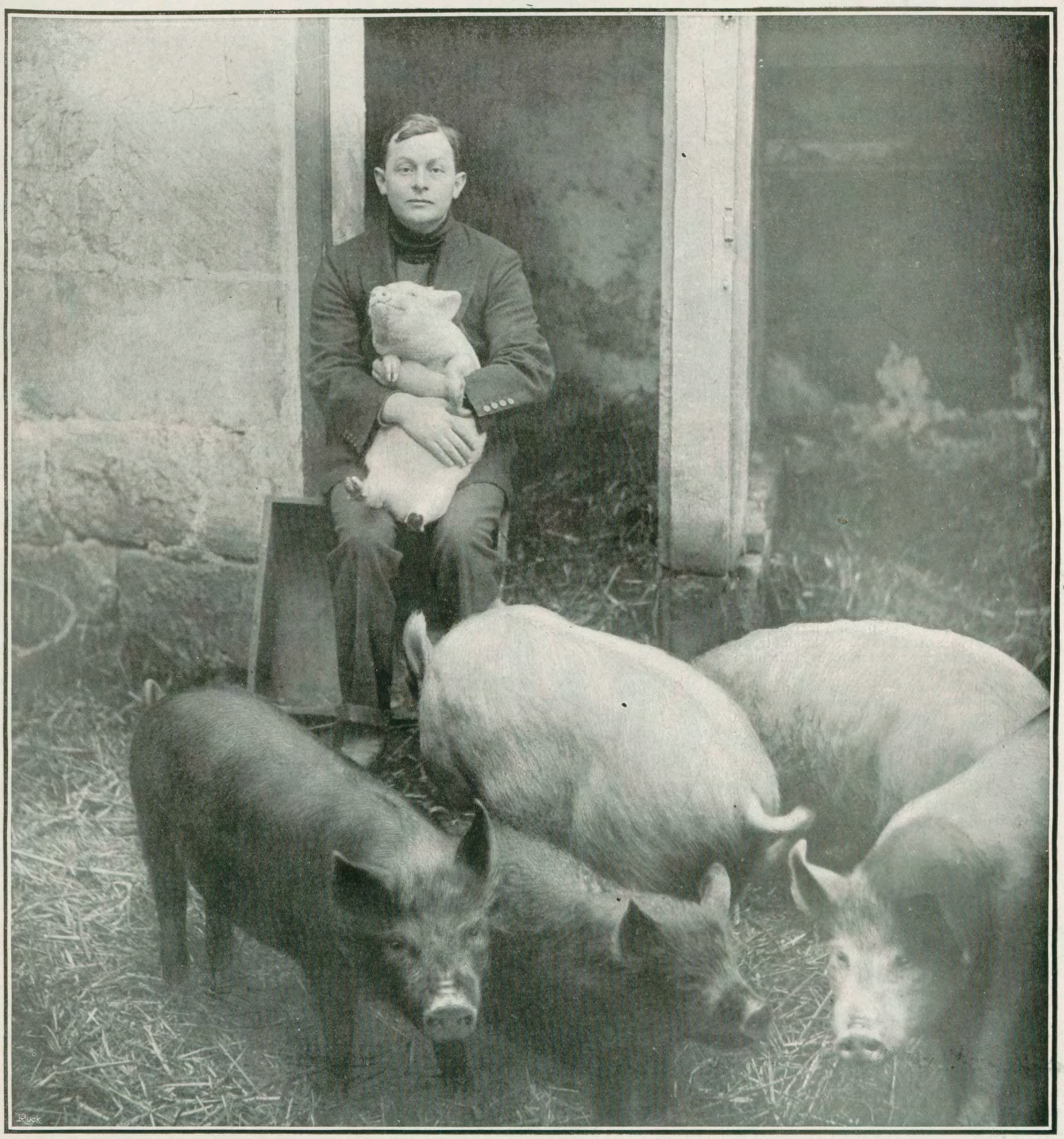
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on may 8th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

8 Mai 1909 — N° 555
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

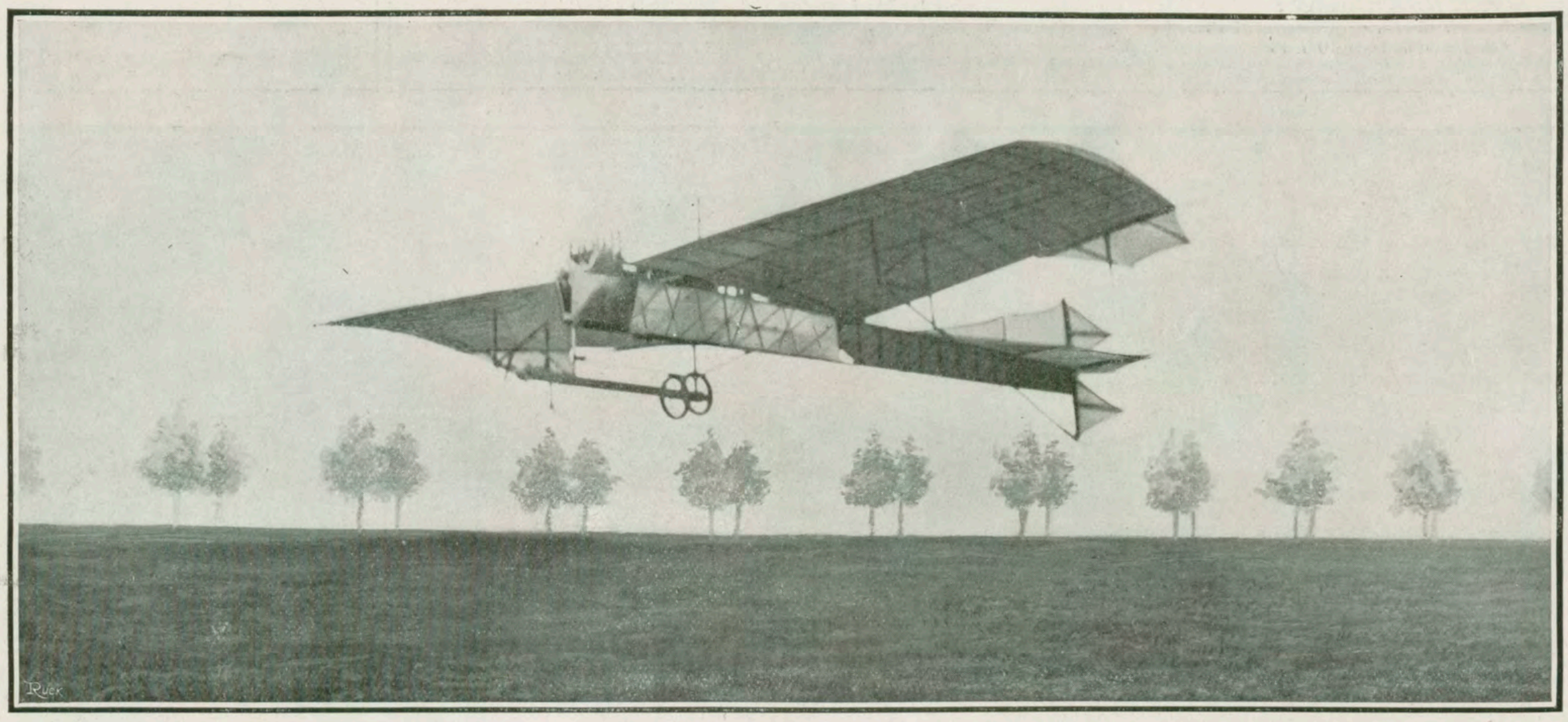


LE JOCKEY O'CONNOR ÉLEVEUR

O'Connor qui, l'an dernier était en Allemagne, est revenu cette année parmi nous. Malheureusement, son poids ne lui permet pas de monter très souvent. Il est obligé de suivre un régime des plus sévères et un entraînement rigoureux qui le conservent dans une forme moyenne. Dans les loisirs que lui laisse cet entraînement, il élève, dans sa résidence du Family Hotel à Chantilly, des porcs et des poules. O'Connor a fait sa rentrée, dimanche dernier, avec Sauge Pourprée, la pouliche du comte Le Marois, qu'il a, une fois de plus, conduite à la victoire, et dont seul il sait tirer le meilleur parti.

QUE VONT FAIRE LES AVIATEURS ?

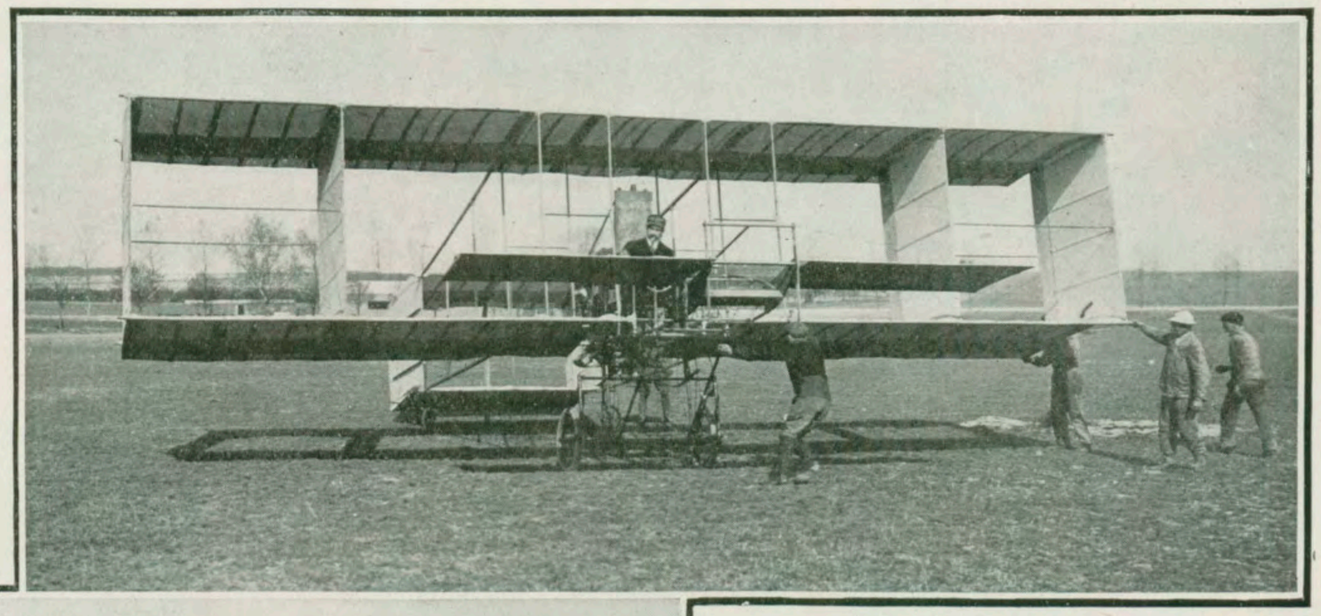
On volera beaucoup cette année, mais les progrès réalisés ne sont pas bien sensibles



Un vol de l'*Antoinette VI*.

*Le capitaine Burgeat, du 6e cuirassiers, est un partisan du monoplan. Il pilote l'*Antoinette VI *avec lequel il a déjà effectué de beaux vols.*

Notre confrère l'*Auto* vient d'ouvrir un referendum sur la question, tout à fait à l'ordre du jour, de l'aviation. *Que sera*, demande-t-il, *l'aéroplane dans cinq ans?* Les réponses sont parvenues nombreuses déjà, et notre confrère en a publié un certain nombre. On me permettra de trouver qu'elles sont, en général, empreintes d'un optimisme exagéré. La plupart des interviewés voient le ciel parisien sillonné à Pâques 1915 par des légions d'oiseaux artificiels. « On fera du 200kilomètres à l'heure ; on traversera couramment la Manche; on transportera trois ou quatre voyageurs, » telle est la moyenne des réponses publiées jusqu'à ce jour. Je crains bien que tous ces beaux rêves ne soient que des rêves. A mon avis, à Pâques 1915, nous ne serons pas beaucoup plus avancés qu'aujourd'hui. Qu'est-ce que cinq années, à côté des trente siècles depuis lesquels l'homme cherche à résoudre le palpitant problème ? Il suffit, d'ailleurs, de se reporter en arrière. Qu'a-t-on fait depuis cinq ans ? Si on jette les yeux sur les photographies que publie la *Vie au Grand Air* et qui illustrent la « Vie et les Inventions des frères Wright », on constate que l'appareil avec lequel les aviateurs américains volaient en 1904, est le même que celui avec lequel ils volent aujourd'hui. Ni à Auvours, ni à Pont Long, ni à Centoselli, ils n'ont fait mieux que dans la plaine de Springfield, et cependant Wilbur est un chercheur et Orville un audacieux. Tous deux



Le *Farman III*.

Ce nouvel appareil, construit sur les plans d'Henri Farman, est muni de plans verticaux et mobiles à l'arrière.

L'aéroplane de Caters.

Le baron de Caters a adopté le biplan d'Henri Farman. (Toiles Continental).

cherchent, transforment, perfectionnent. Tout ce qu'ils ont pu faire, c'est de prolonger un peu la durée de leurs vols qu'ils eussent pu faire aussi longs en Amérique, si quelqu'un eût été là pour les applaudir ou les chronométrer. Il semble que les deux frères aient obtenu de prime abord non pas l'idéal, mais tout au moins le summum de ce qu'ils pouvaient obtenir dans l'état actuel de la science aéronautique.

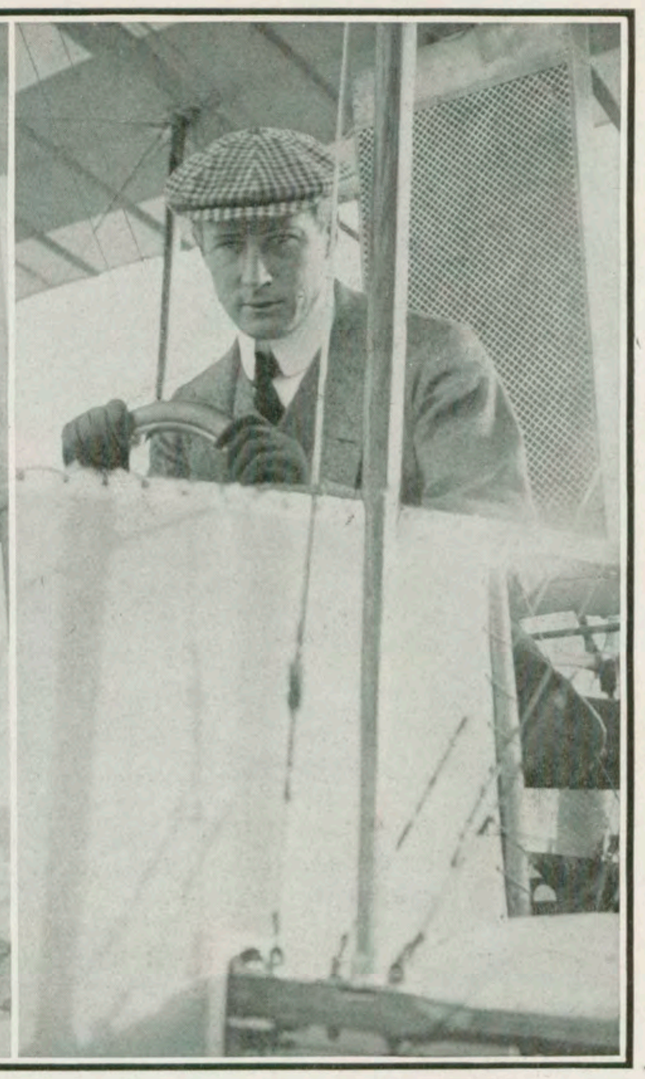
Les autres ne paraissent pas non plus avoir progressé. Farman est resté sur son audacieux voyage de Châlons à Reims et, depuis, il cherche, il combine des plans, change son moteur, modifie ses hélices, mais en somme il n'en a encore rien fait. Blériot, lui, construit chaque semaine un nouvel appareil, mais il ne vole pas. Son envolée de Toury est restée sans seconde. Esnault-Pelterie voyage ; il porte en Russie la bonne parole,

Le Baron de Caters.

L'excellent sportsman belge est tout à fait conquis à l'aéroplane. Il s'exerce à Châlons.

Henri Farman.

Le héros du voyage Châlons-Reims continue ses expériences au camp de Châlons.



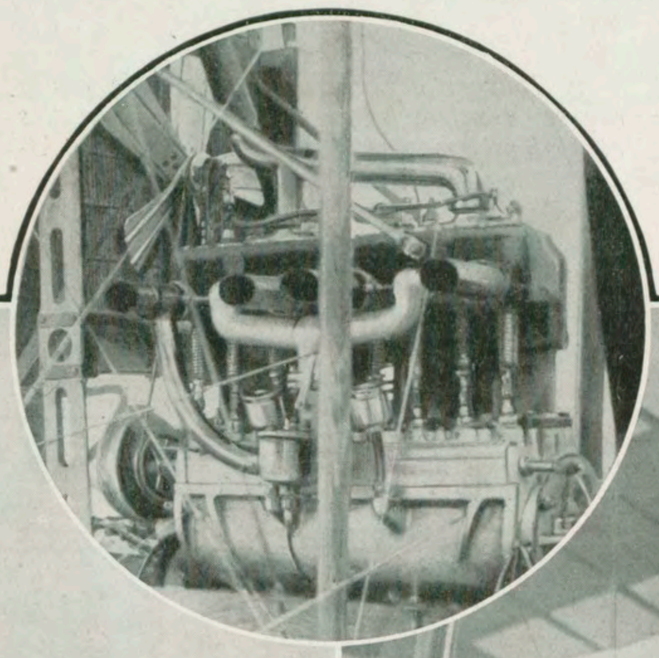
Hansen Folmer.

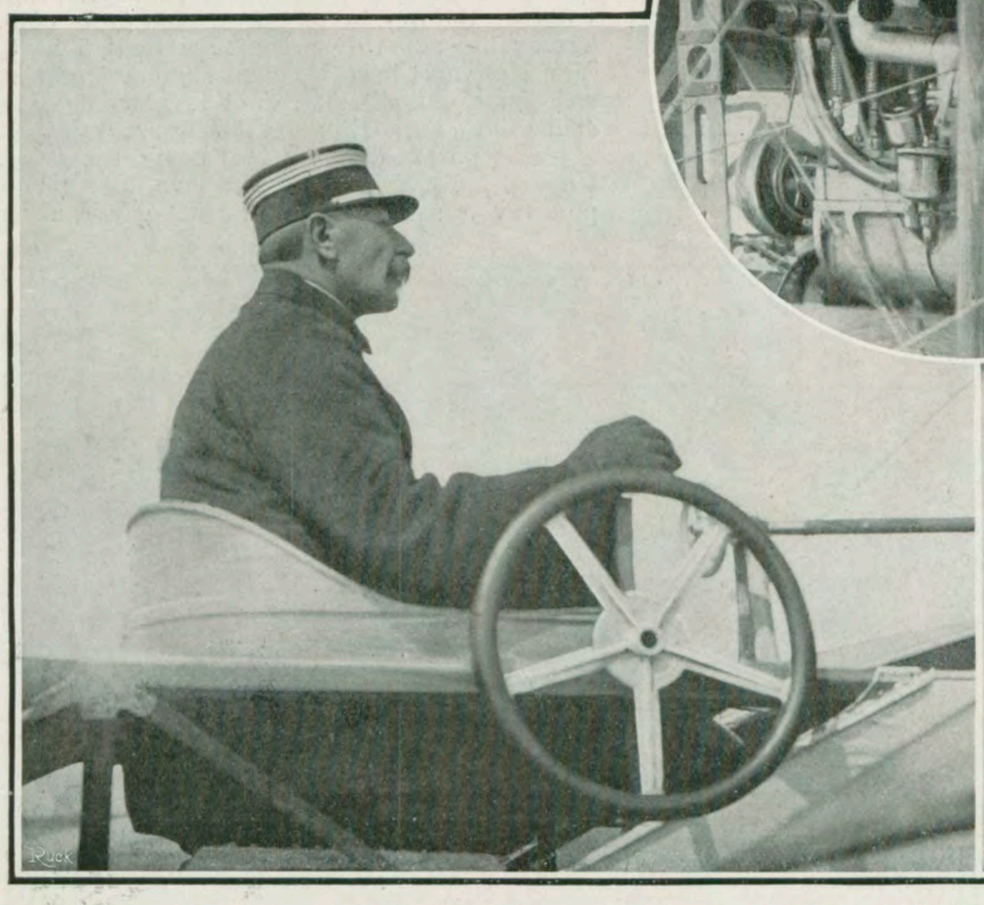
Ce jeune lieutenant suédois est venu en France pour apprendre le métier d'oiseau.

mais à Buc, on ne le voit guère. Santos-Dumont paraît être dans la bonne voie. Il semble bien que l'avenir doive être à l'appareil léger, de surface et d'encombrement réduits. Mais, à l'inverse du Santos du prix Deutsch, celui de la *Demoiselle* paraît manquer d'esprit de suite et de tenacité et nous le verrons bientôt passer à d'autres exercices.

Déjà, le concours de Monaco a sombré au milieu de l'indifférence la plus complète, on s'en est étonné à tort. Au premier abord, il semblait que le programme ne fût pas difficile à remplir. Qu'est-ce que 10 kilomètres à couvrir pour des gens qui en font facilement 100 ? Mais autre chose est de faire 40, 50 ou 100 kilomètres à son loisir, autre chose est d'en faire 10 à une heure fixe et à un endroit précis. Combien de fois n'a-t-on pas vu Wright lui-même descendre à deux ou trois reprises après quelques minutes, puis partir et rester une heure en l'air. A Monaco, une fois parti, il fallait voler ou descendre dans la mer. Nous n'en sommes point encore là. De multiples causes, sans influence sur la marche d'un moteur de voiture, sont suffisantes pour amener un aviateur prudent à s'arrêter et à reprendre terre. Aussi, est-il fort à craindre que sur le million de prix offert cette année aux hommes-oiseaux il reste bien des centaines de mille francs pour les années qui vont suivre.

F.-A. Wheel.



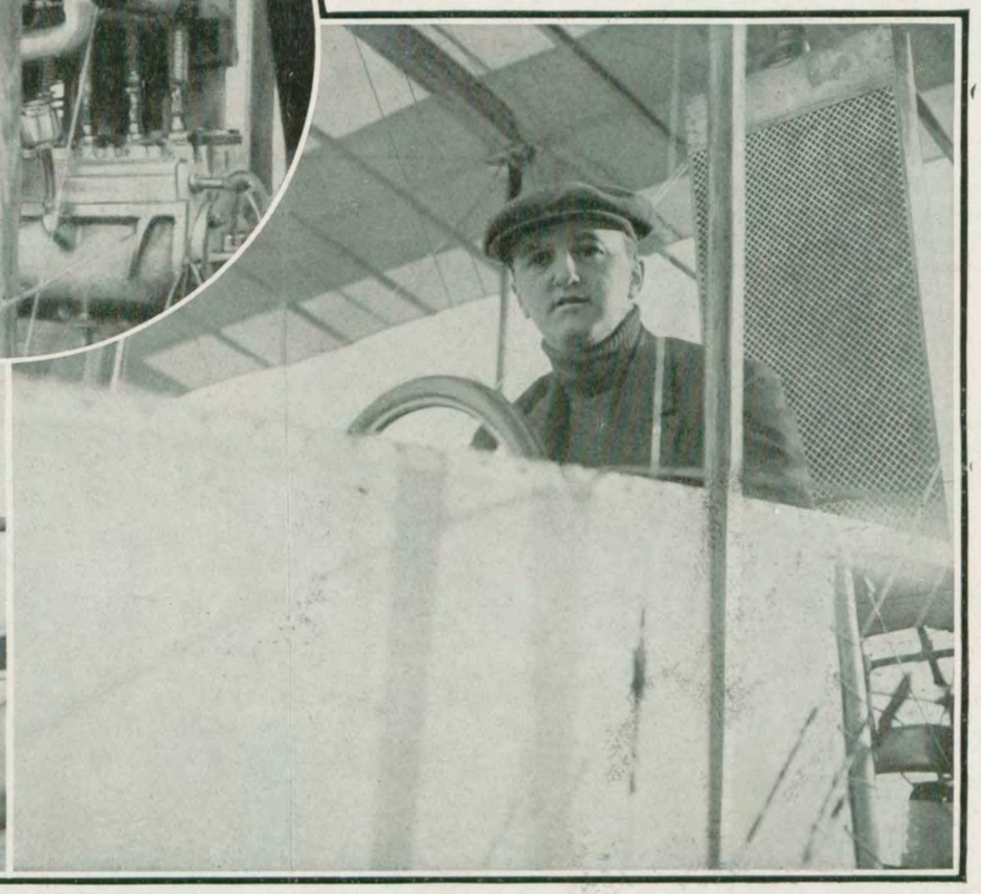


Le Capitaine Burgeat

A abandonné momentanément la cuirasse pour le veston de cuir et les rênes pour le volant.

Le nouveau moteur de Farman.

Ce moteur de 150 chevaux met en mouvement une hélice de 2 m. 30. Il pèse 147 kilos.



Rougier

Adepte de l'aéroplane qu'il pratique à Issy-les-Moulineaux. (Toiles Continental).

LA COURSE BORDEAUX-PARIS

La 19e course Bordeaux-Paris a été gagnée par Van Houvaert qui, depuis Sainte-Maure, a fait une course en avant.

Louis Trousselier.

Trousselier s'est classé second en 19 h. 12 m. Pneumatiques Dunlop.

Le sourire du vainqueur.

Van Houvaert a gagné pour la seconde fois la course Bordeaux-Paris. Il a couvert les 592 kilomètres en 18 h. 54 m. (Bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.)

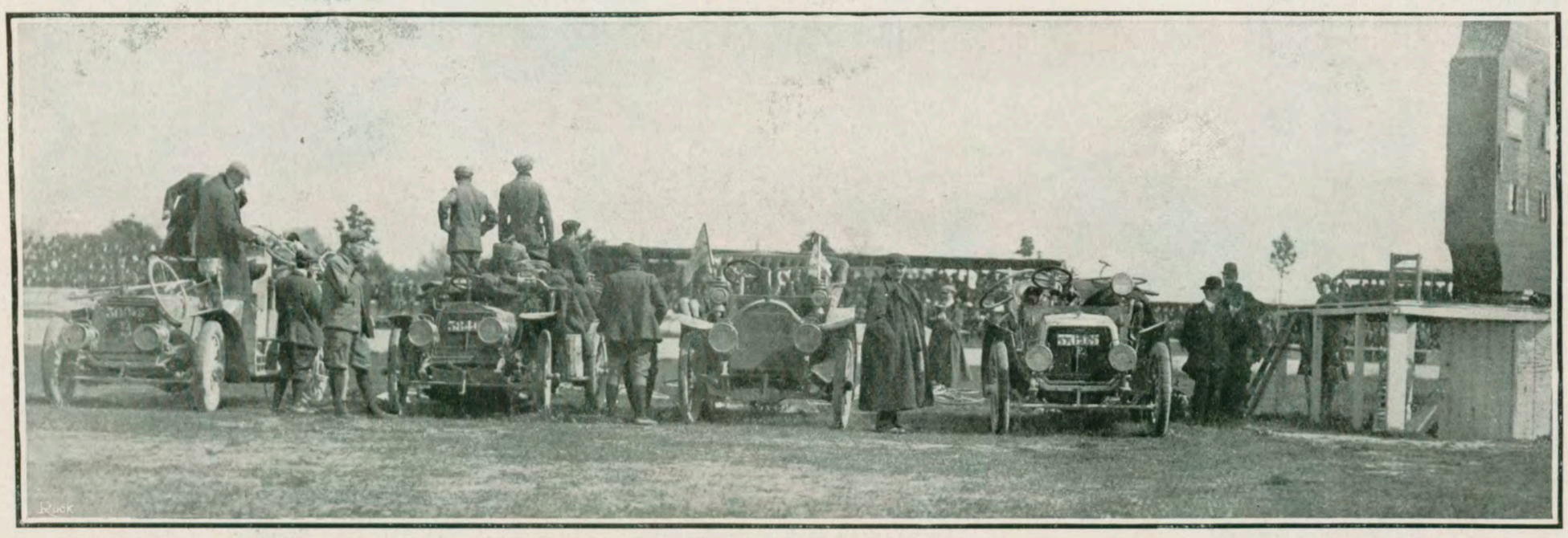
Emile Georget.

Emile Georget s'est classé troisième en 19 h. 38 m.

CHAQUE année, la course Bordeaux-Paris a sa caractéristique qui sert à la préciser dans notre esprit quand nous cherchons à revivre les péripéties de la grande épreuve classique du cyclisme. Si celle de 1895, qui vit les deux coureurs anglais, Sansom et Oxborrow, en tête de loin devant tous leurs concurrents terrassés par le soleil, fut la chaleur, celle de 1909 fut le froid. Jamais, je crois, je ne vis épreuve disputée par une température aussi dure, et le pauvre Trousselier, auquel le vent glacial de la nuit enleva toute force de résistance en fut la première victime.

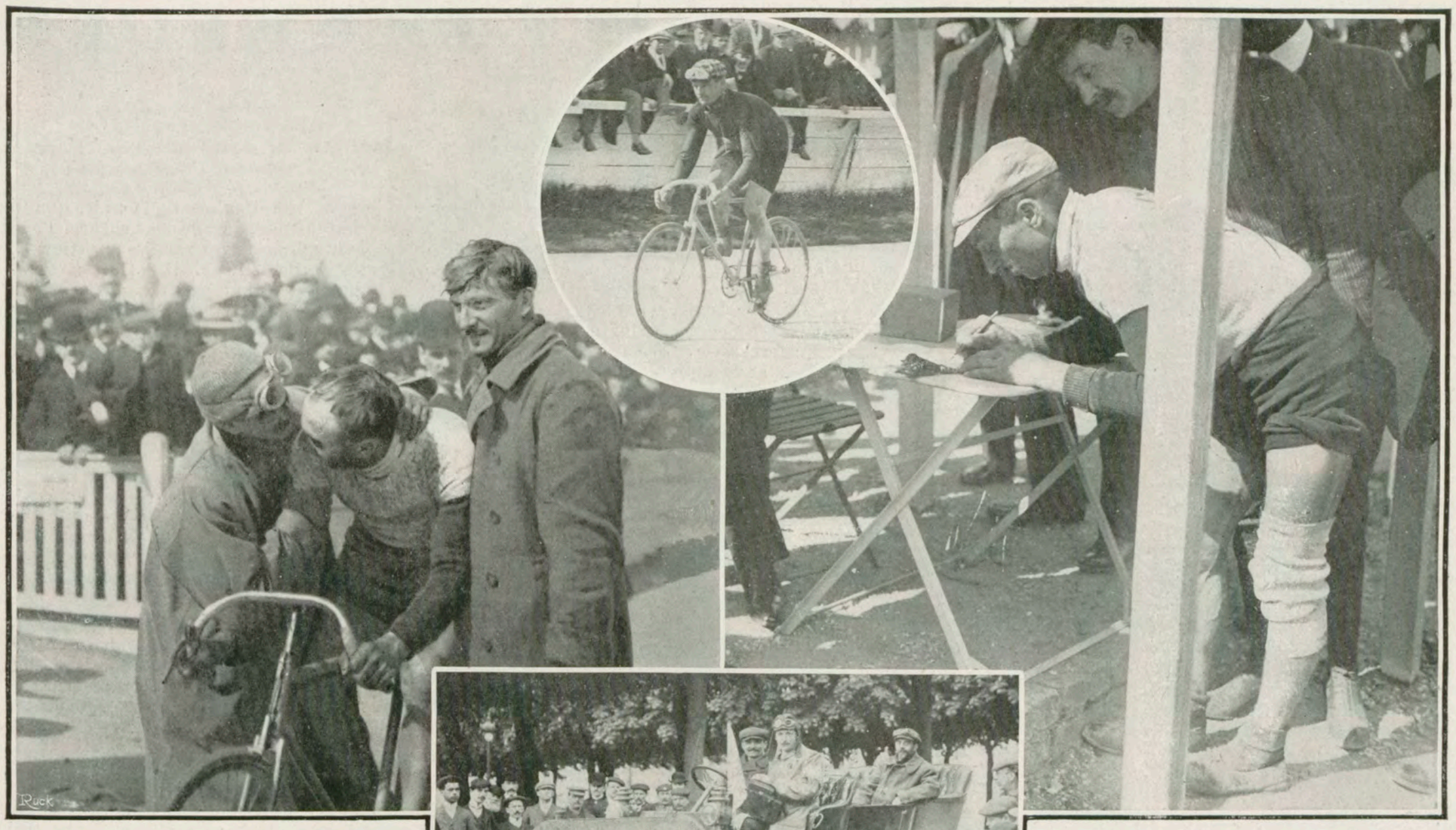
Tout le monde eut à en souffrir, coureurs, entraîneurs et soigneurs. Les plus durs à la fatigue déclarèrent qu'ils n'avaient jamais suivi une course aussi pénible et qu'à aucun prix ils ne recommenceraient à entraîner dans de telles conditions. Nous-mêmes, dans la souple et rapide 45-chevaux Mercédès qui nous permit de suivre de bout en bout l'épreuve, passant d'un groupe à l'autre pour rejoindre ensuite le premier, nous souffrîmes beaucoup du froid, malgré nos chaudes fourrures, et je vois encore le malheureux entraîneur de Trousselier que nous recueillîmes désemparé sur la route et que nous emmenâmes avec nous. Les jambes et les cuisses nues, sous sa culotte de course, le pauvre diable grelottait, et nous lui jetâmes dessus tout ce que nous avions de vêtements dans la voiture, lui entourant les cuisses avec les linges plus ou moins gras recueillis au fond des coffres.

Van Houvaert fit une course superbe. Le champion belge, qu'on avait représenté comme l'homme de la pluie, montra qu'il savait également gagner quand il faisait soleil. Il a certainement beaucoup progressé depuis sa première victoire de 1907. Il a surtout appris à courir. Une vieille rivalité le sépare de Trousselier. Les deux hommes, quoique appartenant à la même écurie, s'en veulent personnellement depuis longtemps. On peut être certain que ces deux-là courent leur chance. Vainqueurs à tour de rôle dans Bordeaux-Paris, ils se sont rencontrés à nouveau dans Paris-Roubaix où un troisième larron les régla tous les deux. Trousselier battit Van Houvaert, mais on peut dire que ce dernier, en refusant de mener deux tours de piste, fut cause de la défaite de son compagnon d'écurie. Tous deux avaient donc, cette fois, la ferme intention de gagner. Van Houvaert avait préparé d'avance tout son plan de course. Il consistait à renouveler le coup qui avait si bien réussi à Mills en 1891 et à Stéphane l'année suivante : mettre un entraîneur rapide au pied d'une côte et profiter de son aide pour lâcher ses adversaires. Mais il pensait bien n'avoir aucune chance de réussir trop près du départ. Aussi, alors que Mills avait placé Stroud aussitôt après Angoulême et que Stéphane avait fait de même pour Velghe, c'est à Sainte-Maure, à 300 kilomètres du départ, que Van Houvaert tenta son coup. Le contrôle de Sainte-Maure est au pied de la côte. Trousselier signa le premier, il était 5 h. 5. Van Houvaert le suivit et fit signe à Masselis, son jeune compatriote, dont la place de troisième dans Paris-Roubaix fut une révélation. Masselis partit, donnant tout ce qu'il pouvait. Un jour se fit, Trousselier se releva, il ne devait plus revoir son rival, qui ne fit qu'accentuer



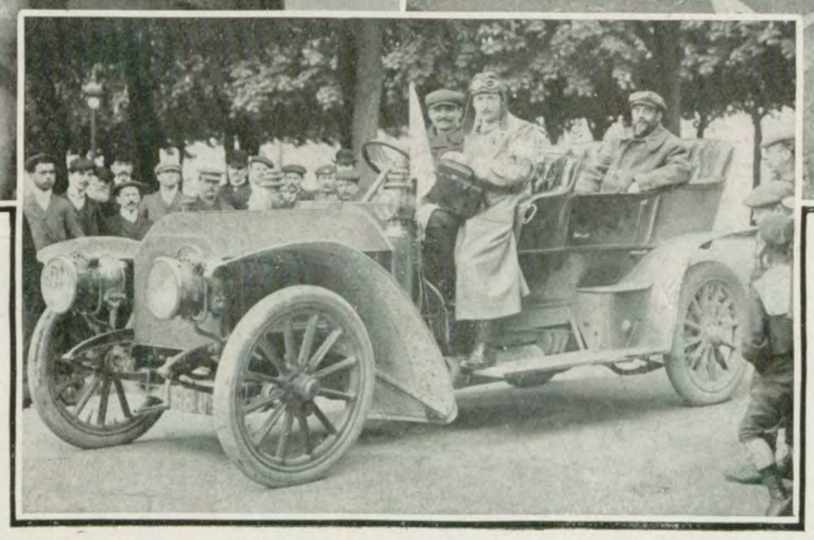
Les automobiles sur la pelouse du Parc des Princes.

C'était un spectacle pittoresque que toute cette rangée d'automobiles, chargées de machines de rechange, et que les entraîneurs transformaient en buffet et en salle de repos. Parmi elles, la Mercédès de la Vie au Grand Air.



Une scène touchante.

A l'arrivée du vainqueur, son fidèle manager, Calais, se précipite dans ses bras et l'embrasse avec effusion.



(En haut.) **Francois Faber.**

Classé quatrième en 20 h. 16 m. Pneumatiques Dunlop.

(En bas.) **La voiture de la *Vie au Grand Air*.**

C'est sur cette 45-chevaux Mercédès que les photographes de la Vie au Grand Air *ont pu suivre l'étape et en fixer sur la plaque les diverses péripéties.*

Van Houvaert signe à l'arrivée.

C'est dans un état superbe que le champion belge a terminé la course. Sa seconde victoire est une preuve de sa qualité.

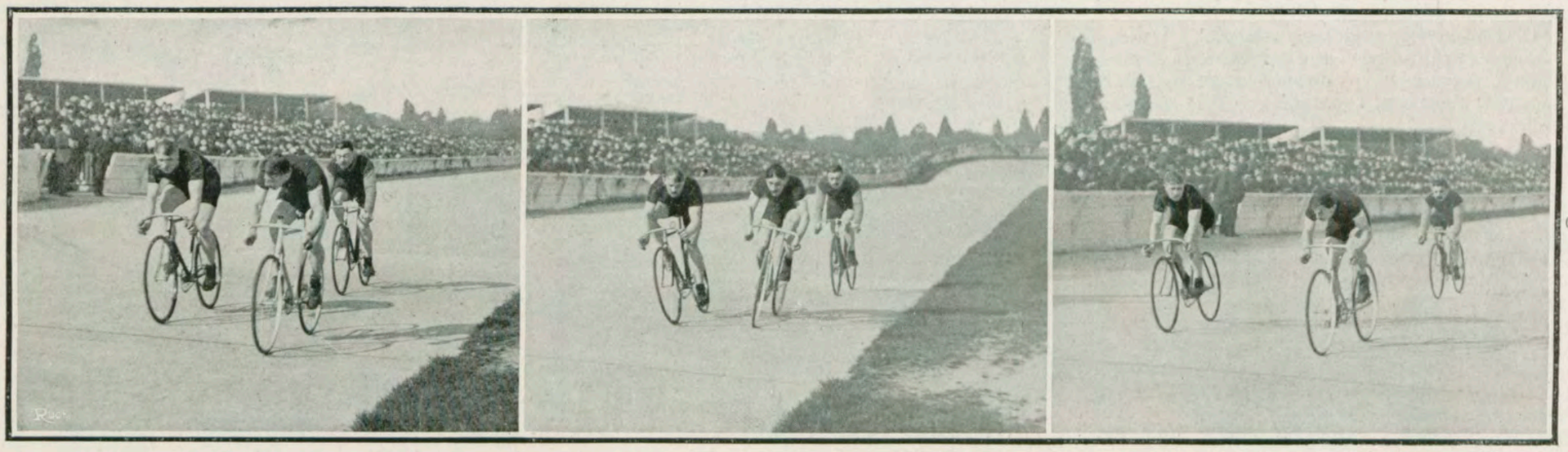
son avance jusqu'à Paris où il arriva dans un état de fraîcheur remarquable. Son temps de 18 h. 54 est loin du record de Trousselier l'an dernier (17 h. 45), mais la température et le vent ont été beaucoup moins favorables cette année.

Trousselier a fait une jolie course. Il avait réussi à s'échapper à Poitiers et, peut-être, s'il avait été emmené plus vite, aurait-il réussi à décramponner son rival. Mais il est très sensible au froid et une fois lâché, il n'eut pas cette énergie, cette soif de rattraper que nous applaudîmes il y a trois semaines, dans Paris-Roubaix. Ce n'était pas l'homme de cette admirable fin de course que nous lui vîmes faire l'an dernier, alors qu'il lâchait tous ses entraîneurs et qu'il grimpait tout seul les côtes qui se succèdent de Dourdan à Versailles, suivi péniblement par ceux qui devaient l'emmener. Il prendra sa revanche.

De la triplette Passerieu, Georget frères, un seul a terminé, Emile Georget. Les deux autres ont été victimes de chutes. Le pauvre Léon a même été fort abîmé. C'est notre collaborateur Robert Coquelle qui suivait en voiture qui l'a fort heureusement aperçu gisant à terre, près de sa bicyclette brisée. Il le releva. C'était la Couronne, 6 kilomètres avant Angoulême. Le pauvre garçon paraissait avoir la clavicule brisée et saignait abondamment d'une plaie à la tête. L'automobile de M. Secrestat, de Bordeaux, l'emmena à Angoulême où les soins lui furent prodigués. Passerieu, lui, entra en contact à Ruffec avec un spectateur trop curieux qui le fit tomber. Blessé aux mains et à la poitrine, il lutta néanmoins courageusement toute la nuit. Mais, à partir d'Amboise, il commença à souffrir de ses blessures et il abandonna à Blois. Emile Georget ne put faire mieux que de rejoindre et de lâcher Faber qui l'avait distancé et il finit troisième. En tout état de cause, les trois hommes étaient insuffisamment préparés pour une lutte aussi dure, à laquelle ils ne s'étaient décidés qu'au dernier moment. C'est une leçon pour l'année prochaine.

Faber souffrant des yeux a subi depuis Amboise un long martyre et fait preuve d'un courage à toute épreuve. Les autres concurrents n'avaient rien à faire en pareille compagnie. Citons cependant Lafourcade et Denizot, qui, dépourvus d'entraîneurs, ont tenu bon pendant le tiers du parcours.

MARCEL VIOLLETTE.



Les trois arrivées du match Ellegaard-Poulain-Rettich.

Le match à trois entre Ellegaard, Poulain et Rettich disputé au Parc des Princes en attendant les "Bordeaux-Paris" a été gagné par ce dernier qui est arrivé premier dans les première et troisième manches, et second dans la seconde. Poulain a terminé troisième dans les trois manches.

(Voir la double page.)

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

XIV. — LA CARBURATION

Après avoir terminé d'expliquer la carburation, l'auteur remet à l'hiver prochain la suite de ces leçons techniques élémentaires

Nous avons dit, dans notre dernier numéro, que le carburateur se compose en principe d'un réservoir dans lequel le niveau de l'essence reste constant et d'une chambre de carburation dans laquelle passe l'air aspiré par le moteur. Dans cette chambre débouche le gicleur, d'où jaillit l'essence en minces gouttelettes, à chaque aspiration du moteur.

La chambre de carburation est munie, en outre, d'une arrivée d'air réglable à la main ou automatiquement, qui permet de déterminer la proportion la meilleure d'air et d'essence contenus dans le mélange explosif.

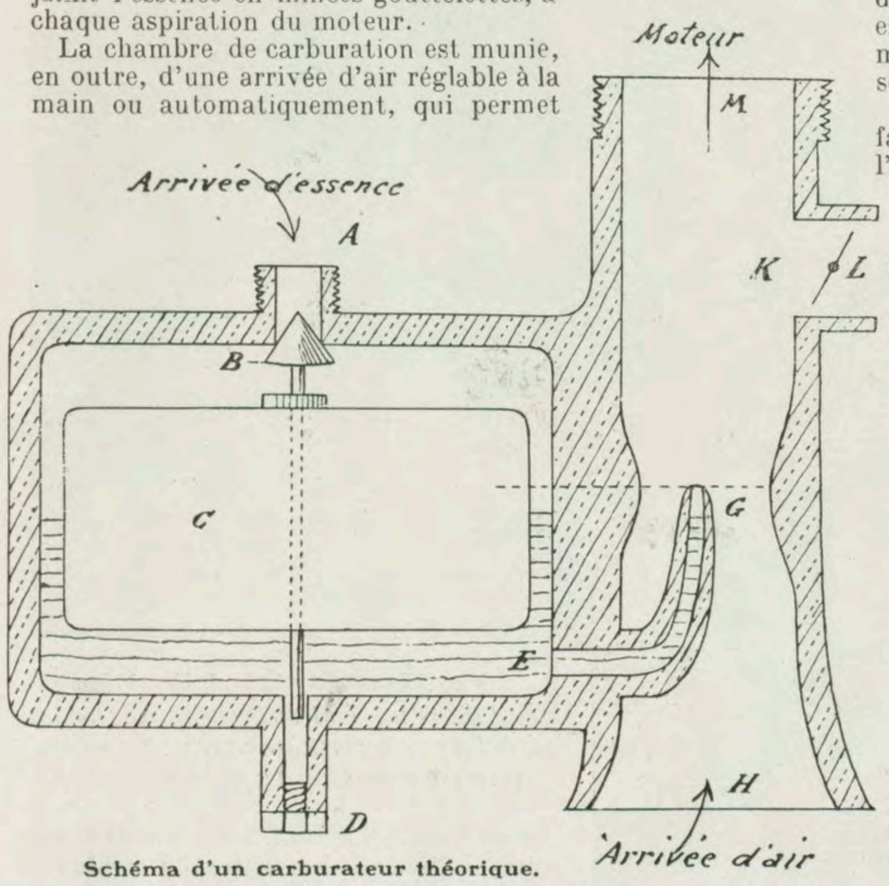


Schéma d'un carburateur théorique.

La constance du niveau de l'essence dans le réservoir est assurée par le flotteur C. G est le gicleur par où l'essence arrive dans la chambre de carburation.

Le niveau constant La constance du niveau d'essence est réalisée comme il suit :

L'essence arrive par l'orifice A, lequel peut être fermé au moyen d'un pointeau B.

Ce pointeau est supporté par un flotteur C.

Quand la chambre à niveau constant est vide, e flotteur repose au fond, l'orifice A est ouvert.

L'essence, emplissant la capacité qui lui est offerte, soulève le flotteur, et le pointeau B vient fermer l'arrivée A quand le niveau fixé est atteint.

Le gicleur Du bas de la chambre à niveau constant, part un tuyau E qui, se recourbant verticalement, vient déboucher en G dans la chambre de carburation, par un orifice étroit, appelé gicleur.

L'extrémité du gicleur est plus élevée, de quelques millimètres, que le niveau de l'essence dans le premier corps du carburateur. Par conséquent, au repos, l'essence ne coule pas par le gicleur.

La chambre de carburation C'est un simple tube vertical, à peu près cylindrique, et ouvert à ses deux extrémités.

Le bas H s'ouvre dans l'atmosphère et est garni d'une toile métallique fine qui s'oppose à l'entrée des poussières. Le haut M communique avec les cylindres, par la tuyauterie et les soupapes d'aspiration.

Un rétrécissement est ménagé à la hauteur du gicleur. Enfin, au-dessus du gicleur, une tubulure latérale K, fermée par une valve L, est en communication avec l'atmosphère.

Fonctionnement du carburateur Au premier temps du cycle, le moteur aspire l'air dans le carburateur.

Une dépression se produit donc dans les environs de G, et l'essence jaillit en fines gouttelettes. Ces gouttelettes, entraînées par l'air, se résolvent rapidement en vapeurs, et le mélange explosif est ainsi constitué.

Supposons que L étant fermé, les proportions du mélange soient bonnes, aux allures lentes du moteur.

Si le moteur accélère sa vitesse, la dépression augmente en G, l'essence va jaillir avec plus de force. Tout serait parfait, si essence et air restaient dans les mêmes proportions. Malheureusement, il n'en est rien.

Alors que l'air, obéissant d'une façon à peu près instantanée à l'aspiration, s'arrête à chaque succion du moteur, l'essence, au contraire, continue à couler en vertu de son inertie, et le mélange devient beaucoup trop riche en combustible.

Pour le ramener à de justes proportions. on agit sur la valve L, qui admet la quantité d'air pur nécessaire pour parfaire le mélange.

Si la valve L est manœuvrée à la main, le carburateur est dit non automatique.

Il sera dit automatique, au contraire, si cette valve L s'ouvre sous la seule action de la dépression du moteur, ou est commandée mécaniquement d'une façon quelconque.

Réchauffage Un liquide, pour se vaporiser, emprunte de la chaleur aux objets avoisinants. L'essence ne fait pas exception à cette règle. Aussi, pour éviter les condensations qui ne manqueraient pas de se produire dans la tuyauterie d'admission, est-on obligé de réchauffer le carburateur. Souvent, une dérivation de l'eau de circulation ou des gaz de l'échappement vient lécher les parois du carburateur. D'autres fois, la proximité du moteur est suffisante pour assurer le réchauffement. Souvent aussi, enfin, l'air admis dans le carburateur est préalablement échauffé au contact du tuyau d'échappement ou des cylindres.

Conditions d'une bonne carburation D'après ce qui vient d'être dit, on voit que l'admission d'air additionnel devra être d'autant plus ouverte que le moteur tournera plus vite.

On marchera, d'ailleurs, avec le maximum d'air et le minimum d'essence.

Les signes extérieurs auxquels on reconnaît une mauvaise carburation sont les suivants :

S'il y a trop d'air, des ratés suivis d'explosion dans le carburateur font entendre leur bruit caractéristique. Ils sont accompagnés d'une légère flamme bleuâtre qui sort à travers les toiles métalliques. Un excès d'essence, au contraire, produit une fumée noire au pot d'échappement. De plus, les explosions sont molles et manquent de netteté. Enfin, le moteur a des tendances à chauffer.

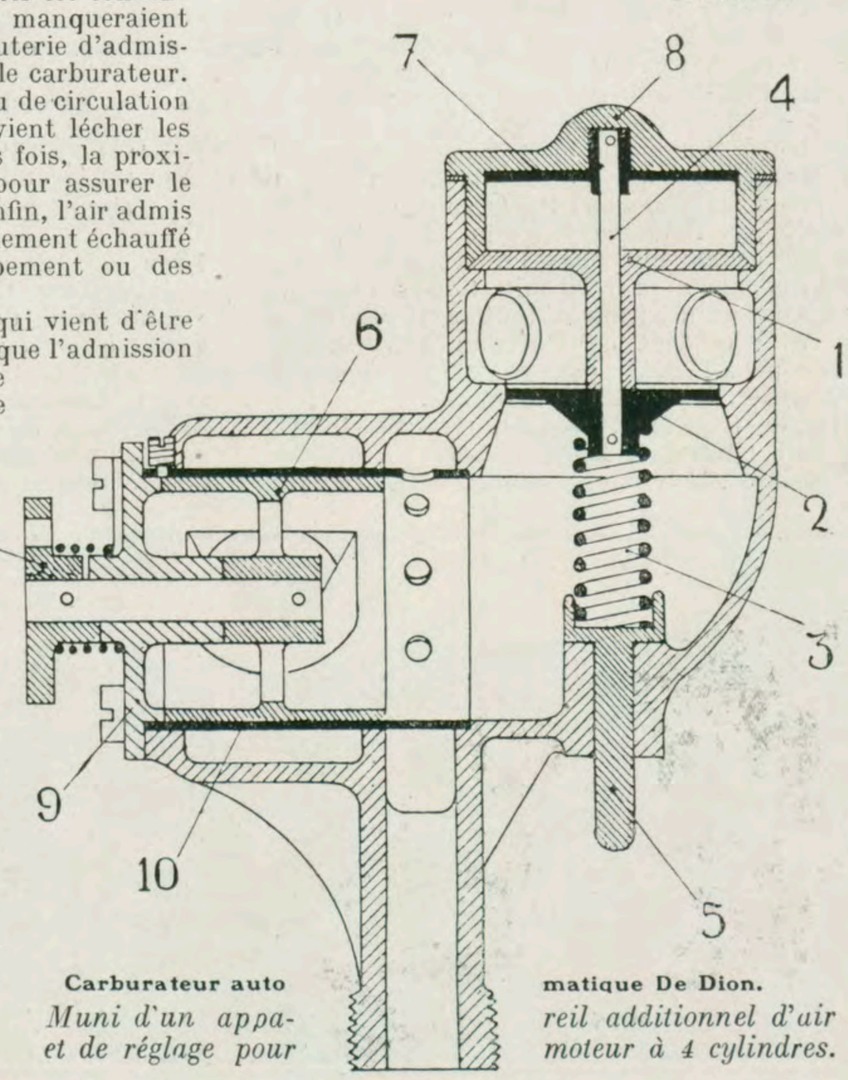
Introduction d'eau dans le mélange Tous ceux qui conduisent une voiture ont remarqué depuis longtemps que les moteurs ont un rendement supérieur le soir, à la tombée de la nuit, quand une légère humidité se dégage sans saturer l'air. On a été longtemps à trouver l'explication de cet intéressant phénomène. Il est dû uniquement à la présence d'une petite quantité d'eau dans l'air qui sert à constituer le mélange explosif. On a recherché s'il ne serait pas possible d'injecter de l'eau dans le cylindre, en vue de reproduire d'une façon artificielle et réglable les phénomènes produits par l'humidification naturelle du milieu ambiant. Divers appareils ont été proposés dans ce but. Cette action de détente que procure l'eau dans le mélange explosif est sensible quand on se sert comme carburant de l'alcool qui en contient toujours au moins 10 0/0. Le rendement élevé des moteurs à aicool, leur souplesse plus grande que celle des moteurs à essence, sont dus évidemment à la proportion d'eau introduite obligatoirement dans le mélange carburé.

Soins à donner au carburateur Un carburateur ne demande, pour ainsi dire, aucun entretien. Il suffira de le tenir propre pour le purger des poussières qui s'y seraient introduites.

L'emploi d'un filtre préviendra, d'ailleurs, la plupart des pannes dont le carburateur peut être incriminé.

Nous sommes obligés d'arrêter là notre description trop succincte : les beaux jours qui viennent et l'actualité nous font renvoyer à l'hiver prochain la suite de notre étude sur la voiture automobile. Cette série d'études paraîtra d'autre part en volume dans la « Collection Sportive de la *Vie au Grand Air* ». Nous commencerons prochainement l'étude méthodique des principales pannes dont peut être victime le chauffeur. Nos lecteurs sont maintenant assez renseignés sur l'anatomie et la physiologie du moteur pour en aborder la thérapeutique.

H. Petit.



Carburateur automatique De Dion.

Muni d'un appareil additionnel d'air et de réglage pour moteur à 4 cylindres.

1. Guide de la tige de clapet d'air. — 2. Clapet d'air. — 3. Ressort de clapet d'air. — 4. Tige de clapet d'air. — 5. Siège du ressort de rappel. — 6. Robinet de réglage. — 7. Piston amortisseur. — 8. Cylindre. — 9. Guide de l'axe du robinet de réglage. — 10. Boisseau de réglage. — 11. Plateau recevant les doigts d'entraînement.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

LES NOUVEAUX DIRIGEABLES DE MOISSON

Par L. DE SAINT-FÉGOR

Après avoir tenu la tête du mouvement dans la locomotion aérienne, la France se laisse devancer par les nations voisines & Deux dirigeables sont néanmoins en voie de construction à Moisson.

La France a su prendre, en matière de locomotion aérienne, la tête du mouvement. C'est sur son sol qu'est né le ballon dirigeable, comme devait, peu de temps après, s'y développer l'aviation. C'est elle qui, la première, s'est préoccupée de l'utilisation, pour la sauvegarde de la nation, de cet engin nouveau-né, qu'est le dirigeable, et qui a établi le modèle d'aéronat qui reste encore, à l'heure actuelle, le meilleur du monde entier.

Malheureusement, si nous avons su prendre l'initiative — et d'une façon très heureuse — dans cette nouvelle voie, nous ne savons pas poursuivre avec ordre et énergie un plan bien déterminé et, par notre incurie, nous laissons nos voisins nous rattraper, peut-être même nous dépasser.

Tandis que chez nous, personne n'a songé à assurer le remplacement de *Patrie*, si malencontreusement disparu, par un dirigeable identique, ou du moins que ceux qui ont essayé d'ouvrir une souscription dans ce but, ont rencontré de telles difficultés, qu'ils ont dû renoncer à cette tâche; en Allemagne, on sait que la destruction du *Zeppelin* a amené une souscription, qui a donné à la Société fondée par le vieux général plus de huit millions en trois mois.

Et ces subsides commencent déjà à porter leurs fruits : à l'heure actuelle, l'Allemagne a en chantier six dirigeables modèle *Zeppelin* qui tous, à moins d'accroc imprévu, seront prêts à prendre les airs avant la fin de l'année. Avec les deux qui existent déja, le I (ancien III transformé) et le II qui vient d'être lancé, avec les deux *Gross* et les deux *Parseval*, sans compter deux modèles nouveaux en construction, on voit que l'empire disposera, au 1er janvier 1910, de douze dirigeables.

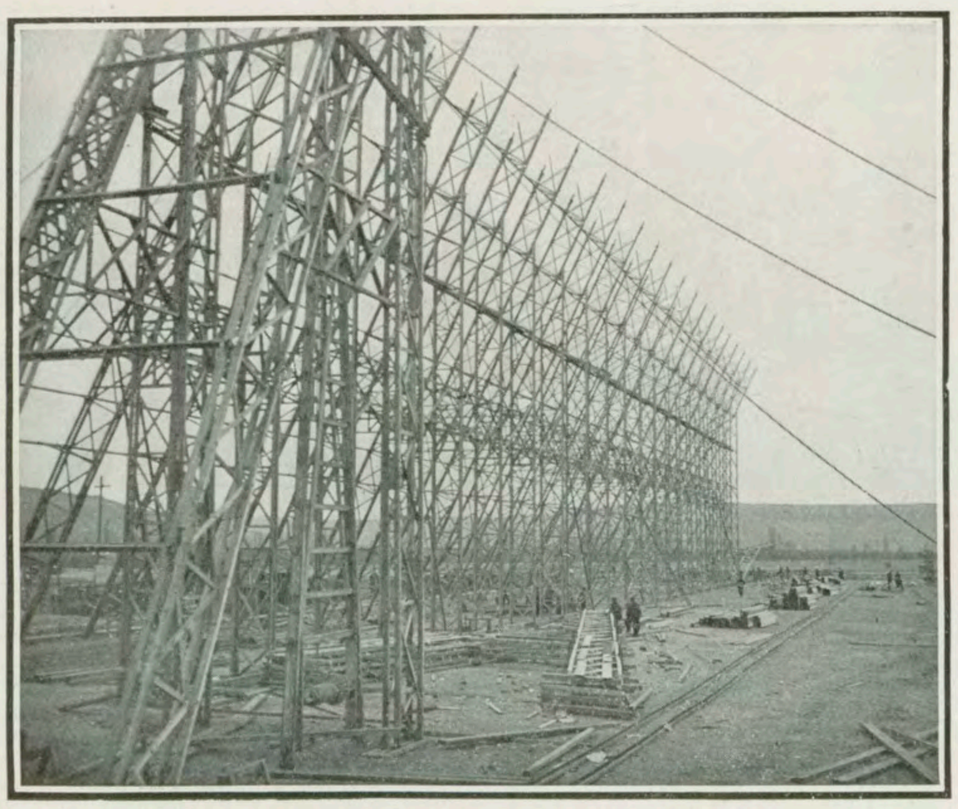
Pendant ce temps, il semble que nous nous endormions sur notre gloire passée. Nous nous contentons de construire un ou deux aéronats militaires par an, nos autorités paraissent compter exagérément sur l'initiative privée, pour faire naître des unités aériennes qu'on utiliserait — peut-être — en cas de guerre; et ce ne serait pas facile, car nous n'aurions ni le personnel ni le matériel voulus, et surtout pas les abris indispensables.

Actuellement, à côté du *Lebaudy* et du *Ville de Paris*, dont la vitesse ne répond pas aux progrès récents, nous disposons du *République* auquel, sous peu, viendront s'ajouter la *Liberté* et le *Colonel Renard*, tous deux d'un volume de 4.000 mètres cubes environ, avec des moteurs de 100/120 chevaux.

Dans l'énumération que nous venons de faire de notre flotte militaire aérienne, nous n'avons pas compté un autre dirigeable en voie d'achèvement aux ateliers de MM. Lebaudy, et destiné au gouvernement russe. Les organes mécaniques, sauf la nacelle, sont déjà au parc aérostatique de Moisson, où l'équipe de femmes que dirigent avec tant d'habileté M. et Mme Juchmès, termine les derniers préparatifs de l'enveloppe. Toutes ces opérations ont lieu dans l'ancien hangar transformé en un vaste atelier. Il va être remplacé dans quelques jours par un abri à dirigeables beaucoup plus vaste et qui sera intéressant à bien des titres. Ce sera un hangar entièrement démontable et transportable, tout en bois, de 135 mètres de longueur, 38 mètres de largeur à la base et 18 mètres à la partie supérieure. Sa hauteur sera de 28 mètres. Il pourra contenir deux dirigeables à la fois.

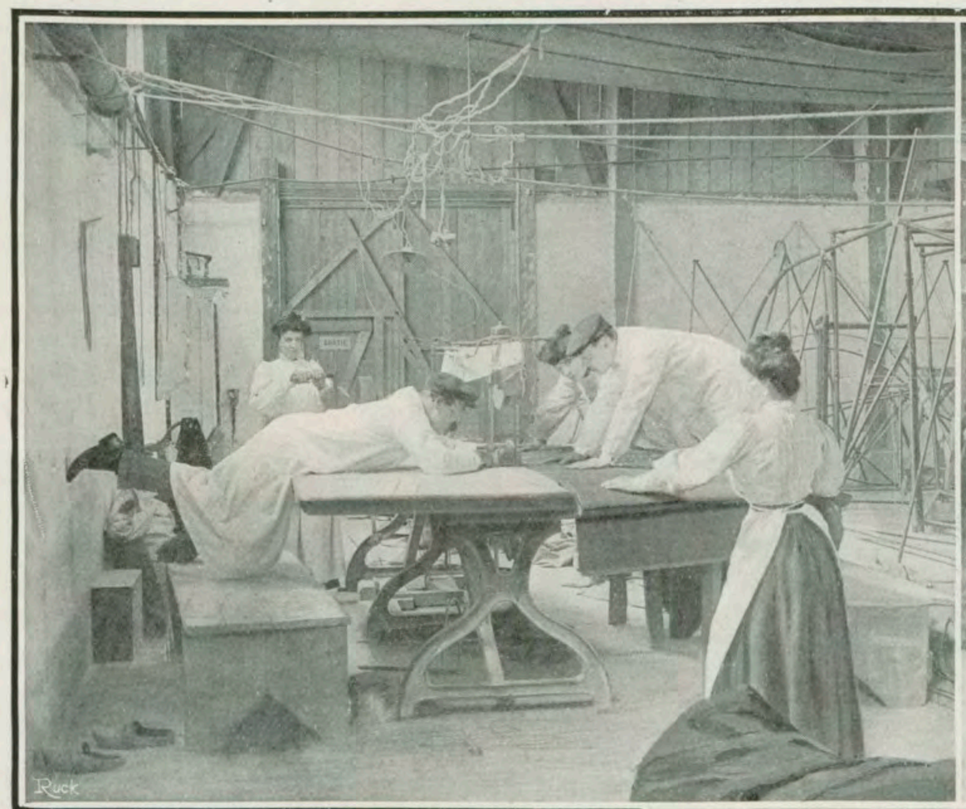
Il présente une particularité remarquable. Ses flancs, au lieu de murs verticaux, sont obliques, de sorte que le vent glissera en quelque sorte sur eux.

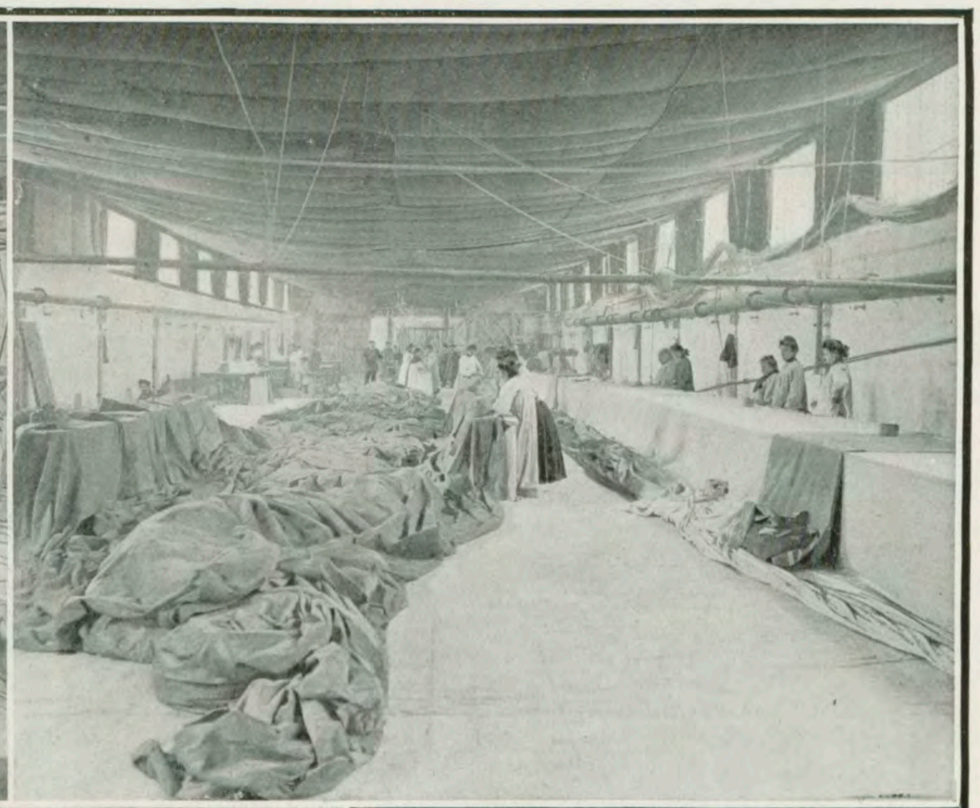
L. DE SAINT-FÉGOR.



Le hangar démontable.

Ce hangar, destiné au dirigeable français Liberté *et au dirigeable russe, mesure 135 mètres de longueur sur 38 mètres de largeur à la base.*





La construction du dirigeable.

La couture des pièces de l'enveloppe se fait à la machine à coudre, mue par l'électricité.

La « peau » du dirigeable russe étendue dans l'ancien hangar du Patrie.

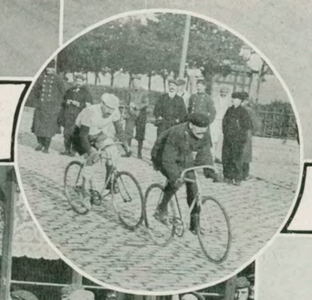
Le collage des pièces.

Les pièces collées de l'enveloppe sont roulées pour assurer le parfait collage.

La Vie au Grand Air

VAN HOUVAERT GAGNE LE 19e BORDEAUX-PARIS

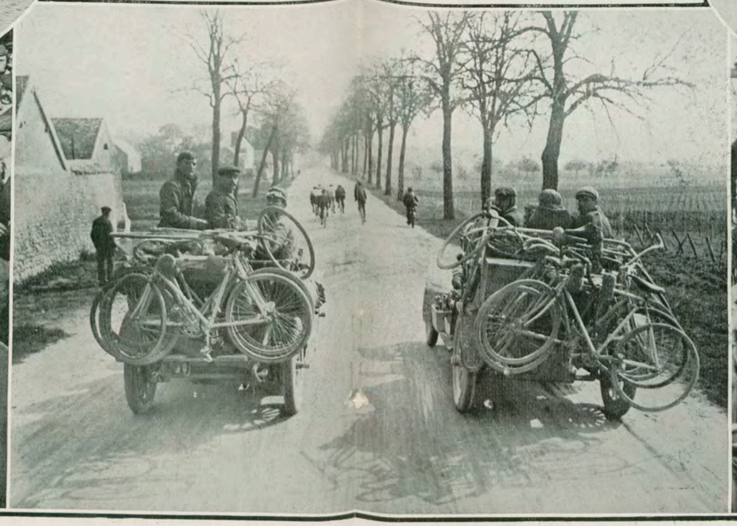
Trousselier sur les bords de la Loire.
Après s'être échappé à Poitiers, Trousselier fut rejoint. Lâché à son tour à Sainte-Maure par Van Houvaert il ne put le rattraper.



Emile Georget avant Angerville.
Après avoir été quatrième, Georget jeune parvint à remonter Faber, mais ne put faire mieux que de terminer troisième.

Van Houvaert au contrôle d'Orléans.
Il y eut sur tout le parcours de Bordeaux à Paris la foule des grands jours, principalement aux contrôles. Celui d'Orléans était particulièrement assiégé par les curieux. En haut, Van Houvaert à Tours.

Le gagnant accompagné par la *Vie au Grand Air*.
Van Houvaert fut superbe d'allure pendant tout le parcours. Il nous fallut la vitesse et la souplesse d'une 45-chevaux Mercédès pour le rejoindre.



Les voitures de secours.
Quelle différence entre les coureurs d'aujourd'hui accompagnés de bout en bout par des voitures garnies d'entraîneurs et de machines de rechange et ceux de jadis, abandonnés à leurs propres forces!

Trousselier au contrôle de Blois.
C'est au sortir de Blois que l'an dernier, Trousselier avait dit adieu à Van Houvaert, dans la côte de Sanitas. Cette fois, il passe à Blois à 6 minutes derrière son rival. En haut, Faber arrivé quatrième.

LA FINALE DE LA COUPE D'ANGLETERRE

C'est devant près de 100.000 spectateurs que s'est disputée la finale de la Coupe d'Angleterre gagnée par Manchester United

Il est impossible de se faire une idée de l'enthousiasme que suscitent chez nos voisins les grands matches de football, et en particulier d'association. Rien en France, même le Grand Prix de Paris, ne peut donner une idée du mouvement extraordinaire causé par une épreuve comme la finale de la Coupe d'Angleterre. Celle-ci se disputait au Crystal-Palace de Londres, le samedi 24 avril. Le samedi, on le sait, est jour férié pour nos voisins d'outre-Manche. Aussi, comme cette finale réunissait le Manchester United et Bristol City. Mancunians — ainsi appelle-t-on les habitants de Manchester — et Bristolians s'étaient-ils rendus en foule compacte dans la capitale. Quatre-vingts trains spéciaux étaient venus de Manchester, quarante-huit de Bristol, amenant les partisans des deux clubs qui, dès 9 heures du matin, commençaient à se presser aux portes du Crystal-Palace où 500 trains, durant toute la journée, ne cessèrent de débarquer les curieux. Les deux équipes ont des joueurs remarquables, Meredith, Wall, Turnbull, du côté de Manchester; Wedlock, Costle, pour Bristol. Au bout de vingt minutes de jeu, Meredith centre à Halse qui, d'un shoot, envoie le ballon sur la barre de but de Bristol. Turnbull le reprend et le loge dans le filet. Rien de plus ne fut marqué et Manchester l'emporte par un but à zéro.

J. B.

Un but manqué.

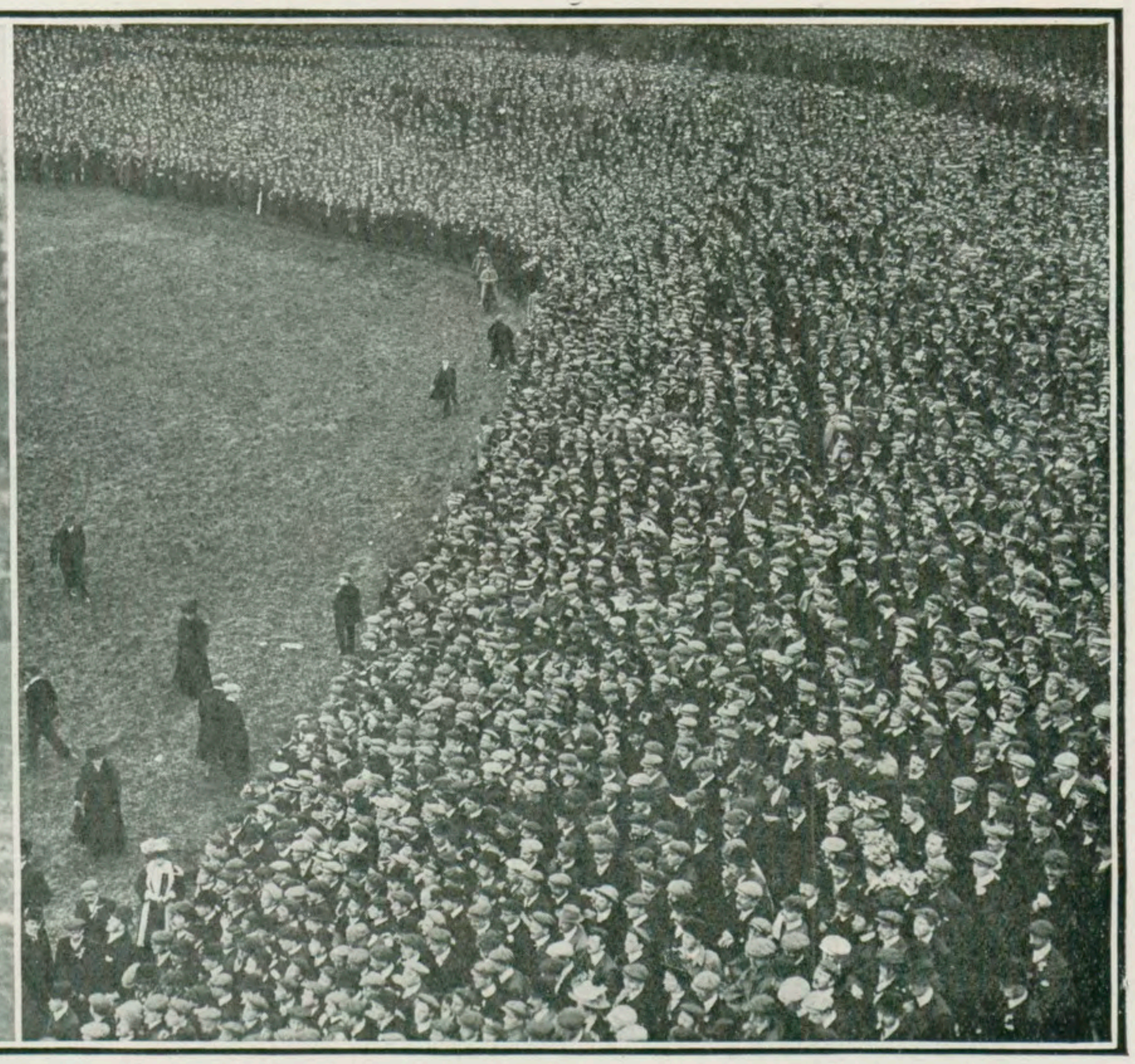
La partie fut palpitante encore qu'un peu brutale. L'arbitre dut, à plusieurs reprises, arrêter les joueurs.

Places à bon marché.

Des amateurs ingénieux apportent avec eux une planche qu'ils suspendent avec des cordes à la palissade de clôture.

Le seul but de la partie.

Après vingt minutes de jeu, sur un shoot de Halse du Manchester United, Turnbull, reprenant le ballon, le loge dans le filet. Rien d'autre ne fut marqué.

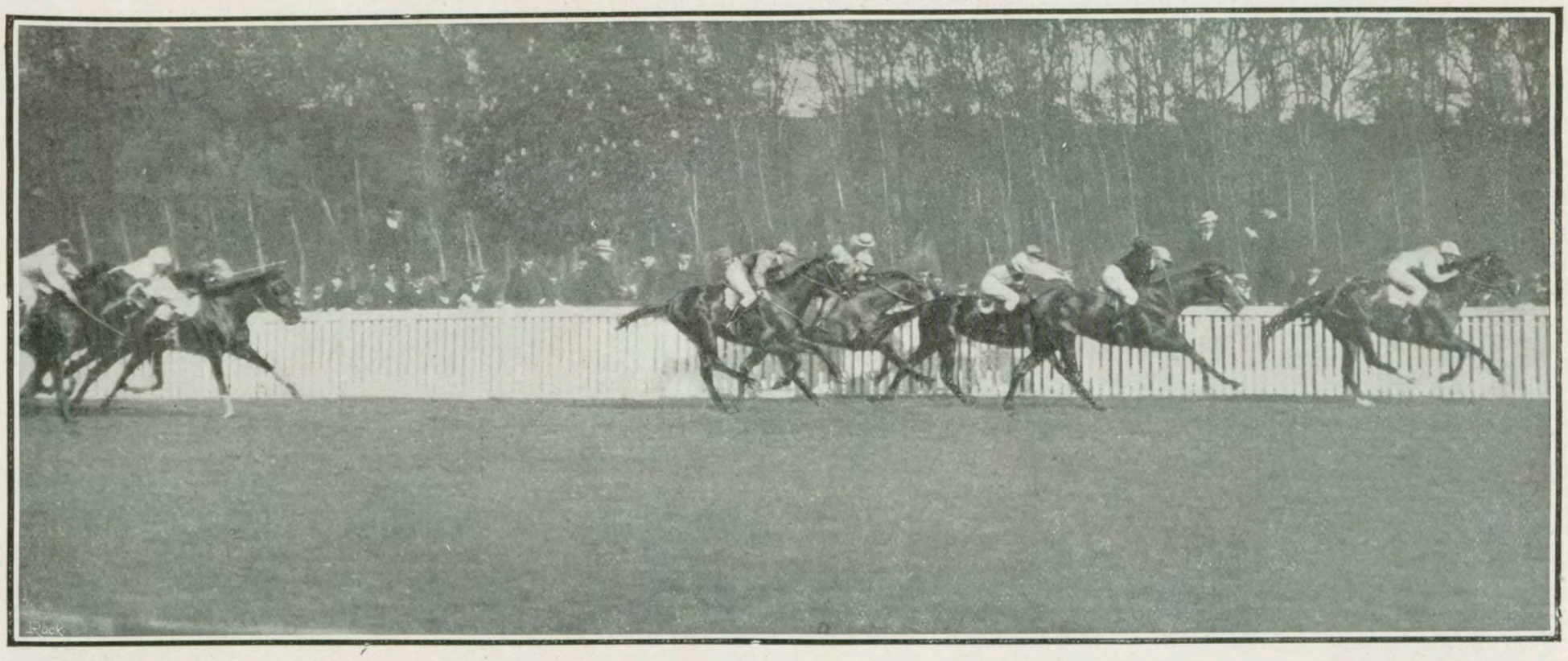


Un coin de la foule au Crystal-Palace.

Plus de 25.000 spectateurs assistèrent au match final de la Coupe d'Angleterre, disputée le 24 avril au Crystal-Palace entre Manchester United et Bristol City. La recette dépassa 120.000 francs.

LES COURSES DE LA SEMAINE

La première épreuve sérieuse qui ait mis aux prises des poulains et des pouliches a été disputée à Maisons-Laffitte. Ce fut le Prix Miss Gladiator dont le résultat fut favorable aux pouliches



Duc d'Antin Silver Streak Rebelle Lama Kaïnardji Hag to Hag Union Fleury II

Prix Miss Gladiator (15.000 fr, 2.200 mètres.) Maisons-Laffitte 27 avril.

Union, vigoureusement sollicitée, se lance à la poursuite de Fleury II qui, après avoir mené toute la course, semble gagner facilement, tandis que Kaïnardji s'obstine à chercher vainement un passage à la corde. Au poteau d'arrivée : Union première, Fleury II second à une longueur et demie, Hag to Hag troisième à trois quarts de longueur, Kaïnardji quatrième à une longueur et demie.

Nous avions assisté jusqu'ici à des épreuves réunissant soit des poulains, soit des pouliches ; mais nous ne possédions aucune ligne sérieuse entre les représentants des deux sexes. Le Prix Miss Gladiator, à Maisons-Laffitte, nous a permis de commencer à établir nos comparaisons : parmi le lot des concurrents, les poulains, qui étaient en grande majorité, possédaient, sans être des foudres de guerre, une qualité suffisante pour offrir un excellent critérium. Fleury II et surtout Hag to Hag venaient de très bien se comporter vis-à-vis de Négofol et de Mehari ; Kaïnardji, en ses quatre sorties, n'avait subi qu'une défaite très honorable derrière Prestissimo II ; Lama, enfin, comptait pour son unique exhibition une victoire sur Saut Périlleux. De son côté, Union représentait à merveille les pouliches, car elle venait de se placer, dans le Prix Pénélope, seconde tout près de Pierre Bénite, devant un lot nombreux.

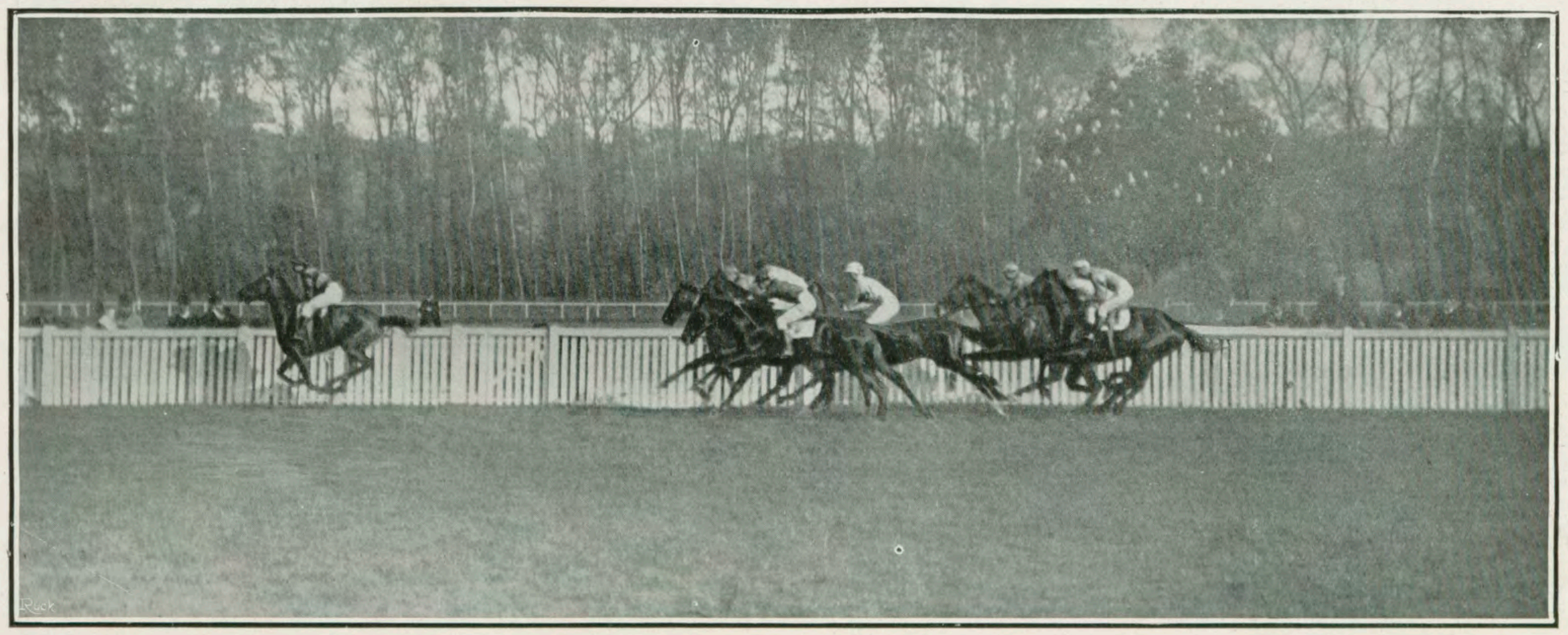
Disons tout de suite que le résultat a été tout à fait à l'avantage des pouliches ; car, après avoir été sollicitée très vigoureusement dans la ligne droite, Union a répondu courageusement à l'appel de son jockey et est venue battre très sûrement Fleury II qui semblait filer librement au poteau. Derrière eux, les concurrents se sont comportés comme on le pensait : Hag to Hag a fini très près ; Kaïnardji a peut-être droit à certaines excuses, car il s'est obstiné à vouloir passer à la corde alors que cela lui était impossible ; quant à Lama, il a bien figuré pendant le parcours et s'est aperçu le premier de l'inutilité des efforts qu'il fallait tenter pour rejoindre le leader Fleury II,

Une nouvelle ligne nous a été fournie d'un autre côté : il y a quelques jours, à Saint-Cloud, Messaouda et Joie ont devancé Samaritaine avec une rare facilité ; or, au Tremblay, cette Samaritaine battit, de peu il est vrai, Saut Périlleux.

Ces résultats semblent placer quelques pouliches au-dessus des concurrents mâles de la seconde catégorie ; reste à savoir si elles seront capables de lutter avec les champions de la génération. Cependant, il y aurait encore Azalée qu'on n'a pas encore revue.

Le Prix Little-Duck, à Maisons-Laffitte, nous a fait assister à une interversion de forme, mais cela n'a rien d'étonnant, puisqu'il s'agissait de chevaux âgés, et il faut nous attendre à tout de leur part.

BOÏARD.



Salamine Bonny Boy Sfax François-Joseph Sampietro Freya Malachite Loris

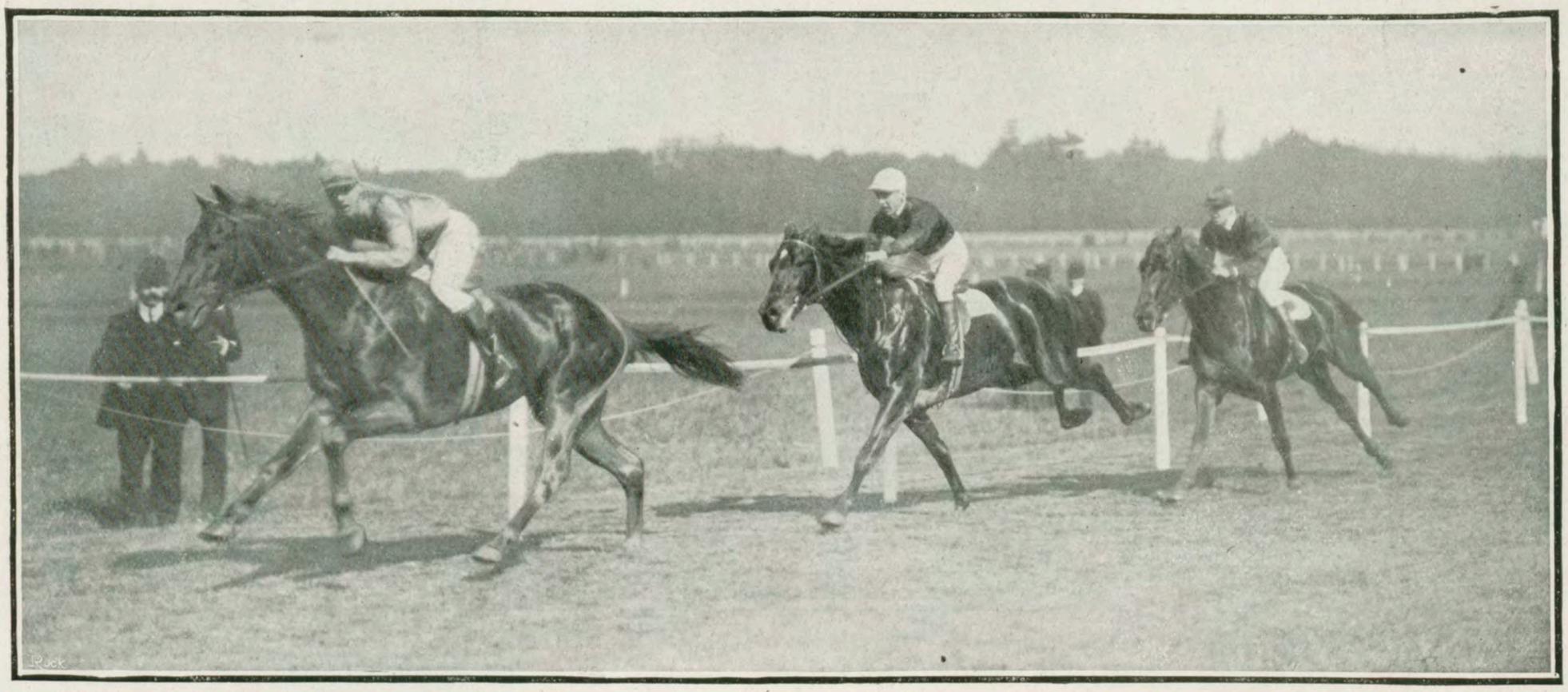
Un passage du Prix Stuart (10.000 francs, 2.900 mètres). Maisons-Laffitte, 30 avril.

Salamine a pris la tête devant Bonny Boy et Malachite ; Sfax était devant Sampietro, Loris et Malachite dans les tournants. A l'entrée de la ligne, François-Joseph survenait et commençait la lutte avec Sampietro qu'il battait de trois quarts de longueur.

LE BIENNAL ET LE PRIX NOAILLES

Par RENÉ RIONDET

Après la rentrée de Sauge Pourprée, il nous est permis d'espérer que la génération de l'an dernier aura enfin un représentant autorisé pour permettre les comparaisons avec les jeunes — Les Guinées à Newmarket —



Ossian — Roi de l'Air — Roquelaure

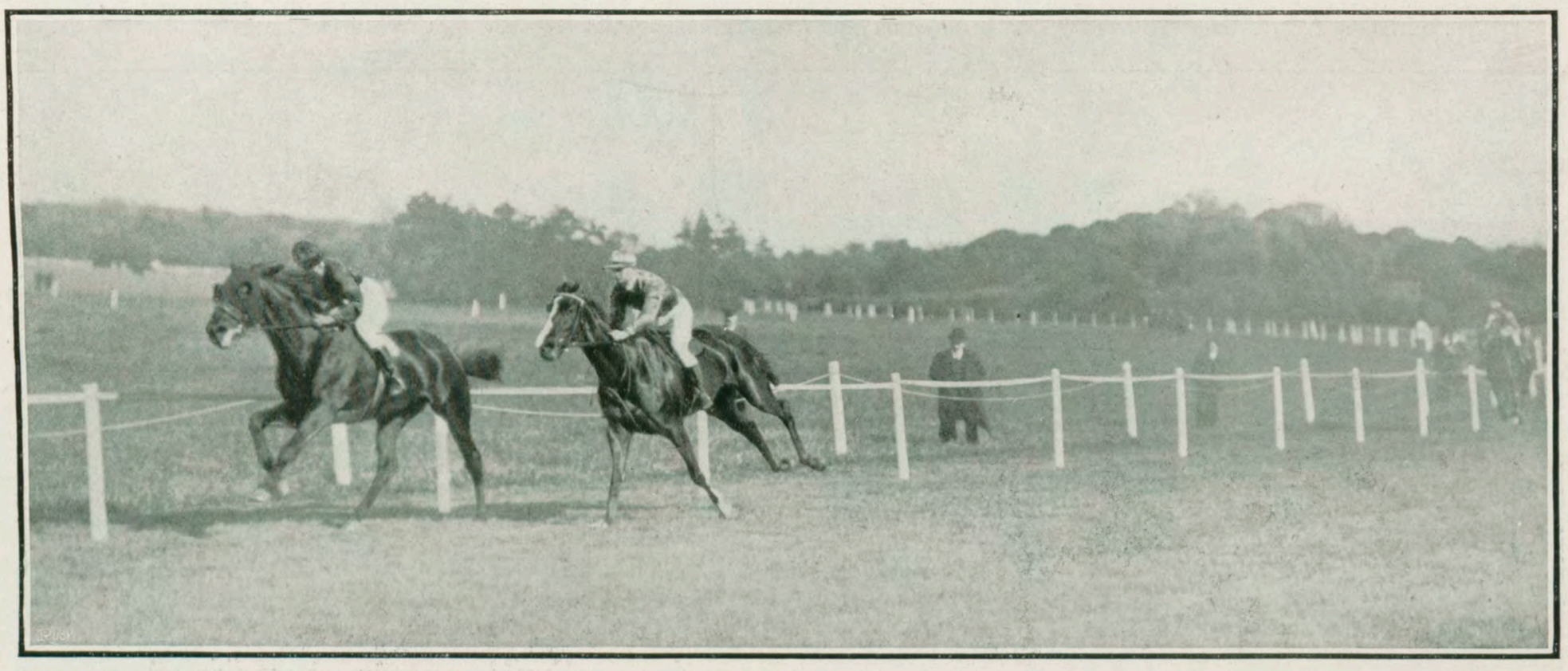
Après la descente, dans le Prix des Cars (10.000 francs, 2.000 mètres. Longchamp, 2 Mai).

Ossian s'est présenté dans une forme superbe, tandis que Roi de l'Air, dont on attendait la rentrée avec curiosité, n'a pas semblé entièrement prêt. Ossian a pris la tête dès le départ et a maintenu sa position jusqu'à l'arrivée.

Venant après tous les déboires causés par la génération de l'an dernier, la rentrée victorieuse de Sauge Pourprée a été accueillie avec un sentiment de soulagement. Enfin, voilà donc une bête qui a tenu ce qu'elle promettait. Ce n'est pas qu'elle ait rempli dans le Biennal une tâche inouïe; elle n'avait à battre que Val Suzon, en lui rendant deux livres de moins que dans le Prix Edgard Gillois où elle l'avait précédé d'une longueur et demie. Mais Val Suzon, en pleine forme, venait de remporter deux victoires consécutives, tandis que Sauge Pourprée n'avait pas encore fait sa rentrée. Cela ne l'a pas empêchée de se promener devant son adversaire, en faisant tout ce qui lui plaisait dans la course. Dans la seconde partie du parcours, elle est venue au côté de Val Suzon, l'a accompagné pendant la descente, puis, à l'entrée de la ligne droite, l'a laissé sur place, complètement désemparé. En rentrant aux balances, elle était aussi calme et aussi fraîche que si elle était rentrée de la promenade ; elle n'avait pas un poil mouillé alors que son adversaire était trempé de sueurs. Toutes ces considérations rehaussent la valeur de sa victoire.

Lorsqu'on parle de Sauge Pourprée, nous avons appris l'an dernier à ne pas passer sous silence son jockey O'Connor ; ils sont inséparables, car on a rarement vu un exemple aussi frappant de l'entente absolue et exclusive entre cheval et cavalier. Certes Sauge Pourprée est une fameuse jument ; mais elle ne montre toute sa valeur que lorsqu'elle est montée par O'Connor, dont le tact et l'habileté prennent un relief particulier quand il pilote la fille de Perth.

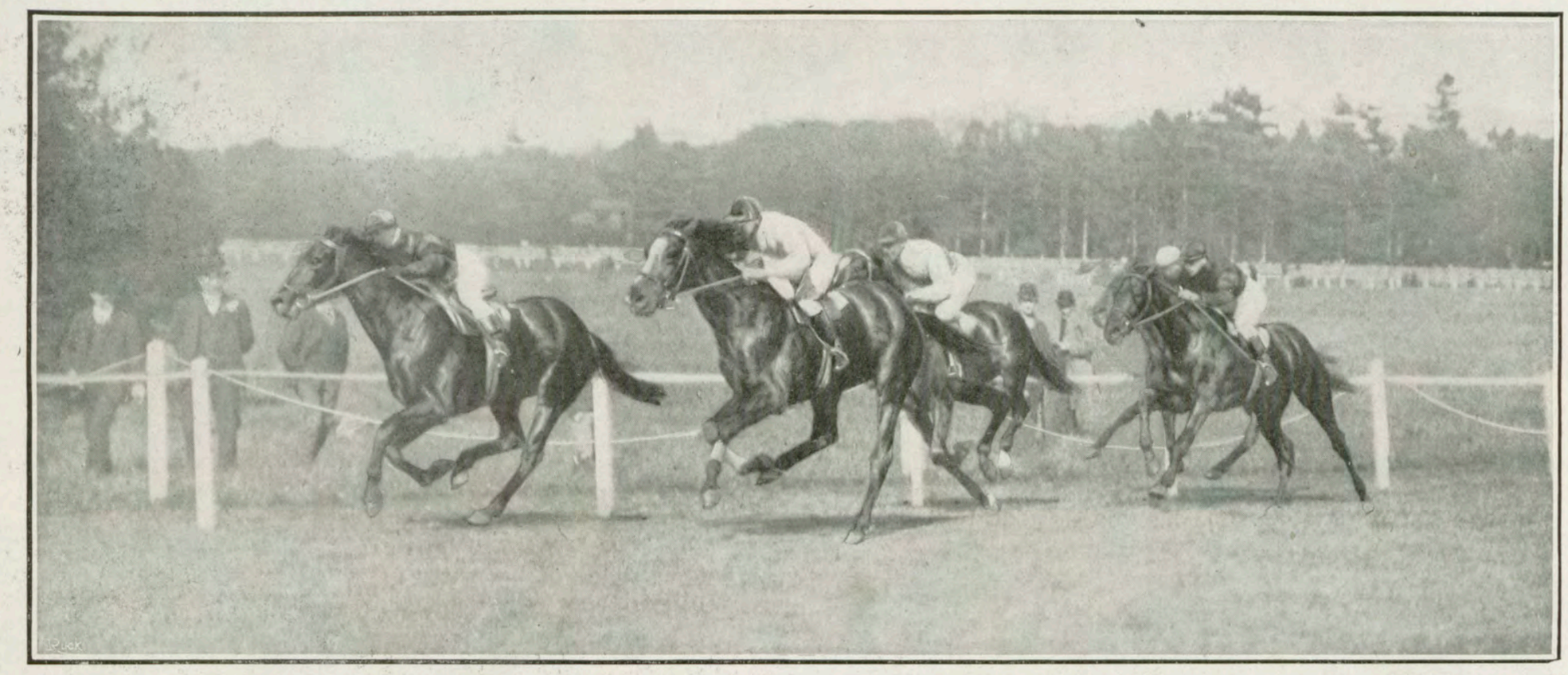
Le Prix des Cars servait de rentrée à Roi de l'Air ; ce magnifique poulain avait produit une



Val Suzon — Sauge Pourprée — Scarlet

Un passage dans le cinquante-unième Prix Biennal 1908-1909 (25.000 francs, 3.000 mètres).

Malgré le peu de concurrents, l'épreuve n'en a pas moins été intéressante. Sauge Pourprée a gagné avec désinvolture : restée en deuxième position jusqu'à l'entrée de la ligne droite, elle a immédiatement pris la tête : elle arrivait au poteau avec dix longueurs d'avance sur Val Suzon.



Japonica Gabriel Aveu Loris Val d'Amour

Le Prix Noailles Poule des Produits (30.000 francs, 2.400 mètres).

La course a été assez sévère. Aveu, à l'entrée de la ligne droite, n'a pas paru se livrer facilement. Au lieu de se détacher franchement, il n'a cédé qu'à la monte très énergique de son jockey, et n'a réussi qu'à prendre une longueur et demie à Val d'Amour.

excellente impression, lorsque, l'an dernier, pour son unique sortie, il avait remporté le Prix Saint-Firmin. Il a échoué dimanche dernier contre Ossian, dont la dernière performance dénotait de sérieux progrès ; mais il semble qu'on ne puisse tirer aucune déduction sérieuse de cet échec. Roi de l'Air s'est comporté comme s'il ne comprenait rien à ce qu'on lui demandait : il s'est jeté de côté au moment de l'effort, se livrant par à-coups sans conviction, puis déployant quelques belles foulées. Bref, il est difficile de se prononcer à son égard. Si ses incartades proviennent de son caractère, ce n'est pas d'un bon augure pour sa carrière ; si elles ne résultent que de son inexpérience de la course publique on peut, on doit même lui faire crédit.

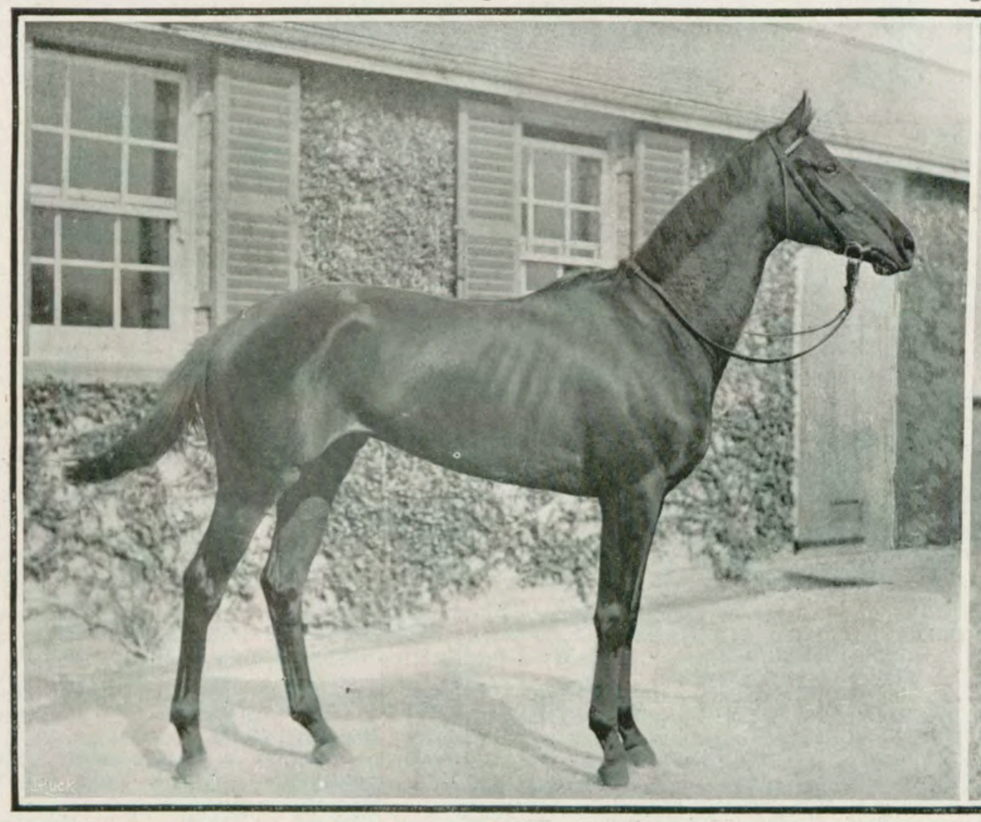
Il semble anormal de n'avoir pas à enregistrer dans cette réunion de Longchamp une victoire de la casaque blanche à brassards noirs de M. W.-K. Vanderbilt. La raison bien simple est que ses représentants s'abstiennent momentanément, par suite d'une épidémie de toux sévissant sur l'écurie. Malheureusement, comme, jusqu'au dernier moment, le départ d'Oversight dans le Prix Noailles avait paru certain, la plupart des propriétaires se sont retirés de la lutte lors de la déclaration des forfaits, si bien que le champ de l'épreuve s'est trouvé réduit à sa plus simple expression : cinq concurrents appartenant à trois propriétaires différents.

La course a tenu ce qu'elle promettait, puisque Aveu y a confirmé sa récente place entre Verdun et Negofol; mais il n'a pas gagné aussi plaisamment qu'on s'y attendait. Une fois seul en tête, après avoir pris l'avantage, il a fait mine de s'arrêter et son jockey a dû le réveiller vigoureusement pour le remettre en action.

Bref, à part la rentrée de Sauge Pourprée, ce fut une réunion d'expectative qui ne nous a pas appris grand'chose de nouveau.

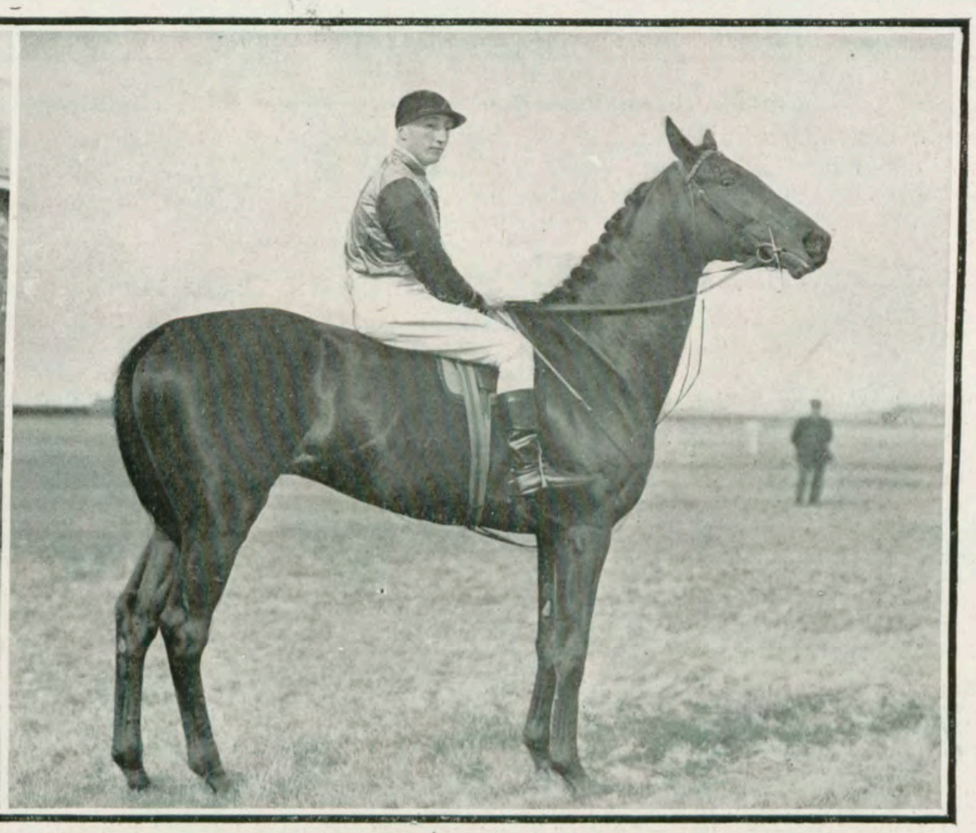
En Angleterre, l'attention a été retenue par les Guinées qui correspondent à peu près à notre Poule de Poulains et à notre Poule des Pouliches. L'arrivée des 2.000 Guinées a donné lieu à une manifestation d'enthousiasme national, le vainqueur Minoru appartenant au roi d'Angleterre. Par contre, l'enthousiasme sportif a été plus mitigé, car Bayardo, le crack invincible de l'an dernier, n'a pu mieux faire que de se placer quatrième. Dans les 1.000 Guinées, la pouliche française Messaouda, à M. Edmond Blanc, a pris cette même place de quatrième, derrière Electra, Princesse de Galles et Perola ; sa défaite comporte de sérieuses excuses, car elle était, paraît-il, sous l'influence de son sexe.

René Riondet.



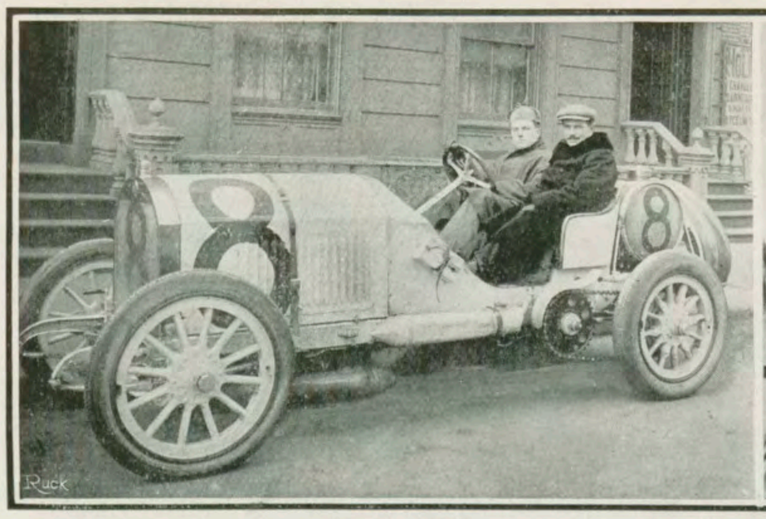
Electra.

Par Eager et Sirenia, à M. L. Neumann, a remporté les 1.000 Guinées, battant d'une longueur Princesse de Galles, la pouliche du roi d'Angleterre. Messaouda à M. Ed. Blanc était quatrième.



Minoru.

Par Cyllene et Mother Siegel, à S. M. le roi d'Angleterre, a remporté les 2.000 Guineés, couvrant les 1.600 mètres du parcours dans le temps record de 1 m. 37 s. 4/5.

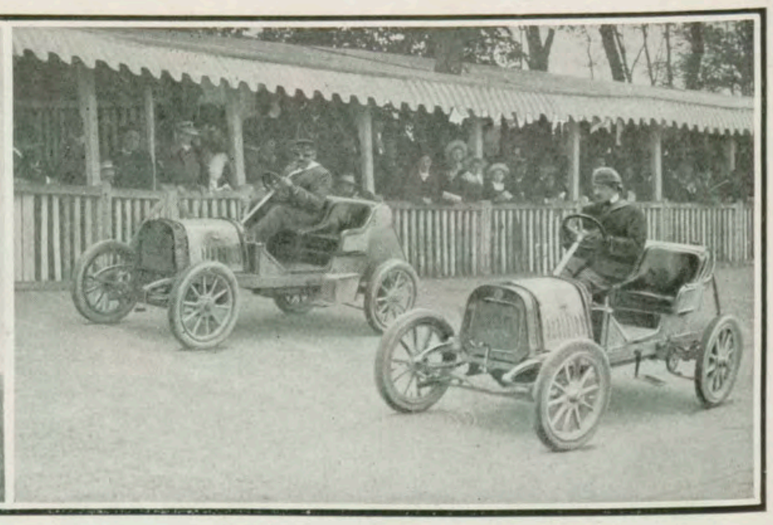


M. Mac Intosh

L'organisateur du match Tommy Burns-Johnson est le propriétaire d'une puissante voiture de courses avec laquelle il compte disputer des épreuves en Angleterre.

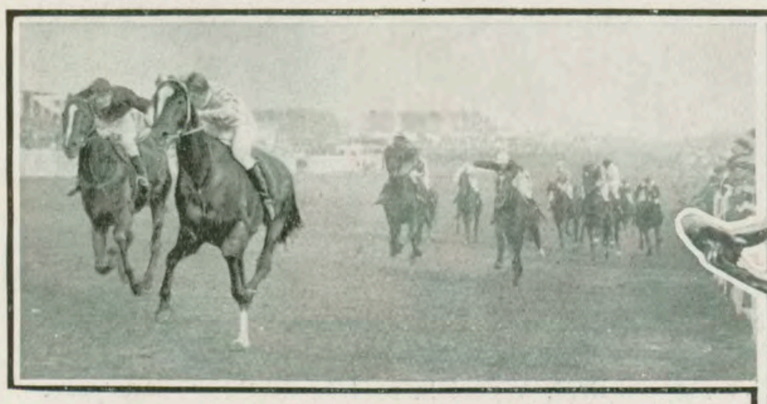
Mornington Cannon.

Le célèbre jockey anglais a définitivement pris sa retraite et ne reparaîtra plus en public.



Match de voiturettes.

Dernièrement, Rigal et Barras se rencontraient à Bordeaux au vélodrome du Parc, sur 5 kilomètres. Rigal a gagné en 4 m. 18 s.

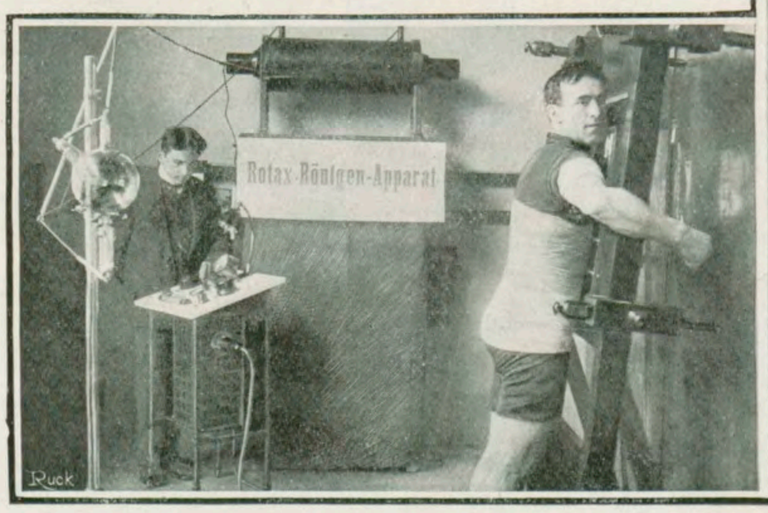


Les courses en Angleterre.

L'arrivée du City and Suburban, gagné par Withe Eagle, à M. W. Hall Walker.

Le Challenge Bertrand d'Aramon.

L. Cornichon (T. S. V.) a gagné l'épreuve avec une avance de 200 mètres sur Alexis (J.S.P.) classé second.



Jacquelin et les rayons X.

Le cœur des coureurs des six jours de Berlin a été examiné au départ et à l'arrivée. Le résultat de cette intéressante étude n'est pas encore connu.

La Coupe de Monaco.

La coupe offerte par le Prince de Monaco, pour le Challenge du Mille, et gagnée par le « Duc ».

Finale du Championnat militaire d'épée.

M. Hubert, vétérinaire au 12e cuirassiers, s'est classé premier avec 3 touches.

Principaux Résultats sportifs du 26 Avril au 2 Mai

AUTOMOBILE

JEUDI 29 AVRIL. — Bonfarnello. — *La Coupe des Voiturettes :* 1. Goux (Peugeot), en 6 h. 48 m.; 2. Giuppone (Peugeot), en 6 h. 52 m.

DIMANCHE 2 MAI. — Palerme. — *La Targa Florio :* 1. Baron Ciuppa, en 2 h. 43 m. 19 s.; 2. Florio, en 2 h. 44 m. 19 s.; 3. Airoldi, en 2 h. 55 m. 25 s.

DIMANCHE 2 MAI. — Lyon. — Course du *Lyon-Sport* (3 kilom. 740). — *Motocyclette 1re catégorie :* 1. Félix, 7 m. 9 s; 2. Crozet, 8 m. 44 s.

2e catégorie : 1. Brunon, 5 m. 21 s.; 2. Solignac, 5 m. 41 s.; Dalbion, 5 m. 58 s.

3e catégorie : 1. Bouchard, 5 m. 58 s.; 2 Desperunt, 6 m. 18 s.

4e catégorie : 1. Temporal, 5 m. 21 s.; 2. Chavent, 6 m. 20 s.

Vitesse. — *1re catégorie* (voitures de tourisme) : 1. Havort, 3 m. 21 s.; 2 Gruat, 3 m. 31 s. 1/5 ; Vermorel, 4 m. 15 s.

2e catégorie (voitures de course) : Deydier, 2 m. 41 s.

CYCLISME

DIMANCHE 2 MAI. — *Bordeaux-Paris :* 1. Van Honvaert, en 18 h. 54 m.; 2. Louis Trousselier, en 19 h. 12 m.; 3. Emile Georget, en 19 h. 38 m. 30 s.; 4. François Faber, en 20 h. 16 m.; 5. Denizot; 6. Lafourcade.

Prix Zimmerman (1.200 mètres, départ arrêté, derrière entraîneurs à motocyclette) *1re demi-finale :* 1. Berthet; 2. Van den Born — *2e demi-finale :* 1. De Mara; 2. Jacquelin, a dix longueurs. — *Finale :* 1. De Mara; 2. Berthet, de Lyon, à 10 mètres.

Match à trois : 1. Rettich; 2. Ellegaard; 3. Poulain.

DIMANCHE 2 MAI. — Sèvres. — *Le Prix Fédor* (Sèvres, Neauphle et retour) : 1. Gallié, en 1 h. 55 m.; 2 Simar, à deux longueurs; 3. Boudaud, à un quart de roue.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 2 MAI. — La Chapelle. — Le Red Star Amical Club bat l'Association Sportive Française, par 3 buts à 1.

HIPPISME

LUNDI 26 AVRIL. — Saint-Cloud. — *Prix Le Roi Soleil* (2.000 mètres, 15.000 francs): 1. Saint Ferréol, au Prince Murat (J. Childs); 2. Celius, à une longueur; 3. Labiscotte, à une longueur. P. M.: gag., 77 francs; pl., 30 francs, 15 fr. 50.

Prix de la Bataille (Prix de la Société d'Encouragement, 1.500 mètres, 5.000 francs) : 1. Rose Noble, a M. H.-B. Duryea (O'Neil); 2. Raoul de Nangis, a une longueur; 3. Taupin, à une encolure. P. M. : gag., 23 fr. 50; pl., 18 francs, 21 francs.

MARDI 27 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Miss Gladiator* (Poule des produits, 2.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Union, à M. Edmond Blanc (G. Stern); 2. Fleury II, à une longueur et demie; 3. Hag to Hag, a trois quarts de longueur. P. M. : gag., 33 fr. 50; pl., 16 fr. 50, 23 fr. 50, 19 fr. 50.

Prix de Capeyron (2.600 mètres, 5.000 francs) : 1. Amadis, au marquis de Ganay (A. Woodland); 2. Ange Blond, à une encolure; 3. Beryl, à cinq longueurs. P. M. : gag., 31 francs; pl., 17 fr. 50, 27 fr. 50, 19 fr. 50.

MERCREDI 28 AVRIL. — Le Tremblay. — *Prix Saltarelle* (2.150 mètres, 6.000 francs) : 1. Sedge Moor, à M. A. Veil-Picard (Nash Turner); 2. Severo, a une longueur et demie; 3. Libertine, a une demi-longueur.

JEUDI 29 AVRIL. — Auteuil. — *Prix du Point-du-Jour* (Steeple-chase, 1re série, 5.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Saint Caradec, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement); 2. Mademoiselle Boniface, à une demi-longueur; 3. Rosita III, à six longueurs. P. M. : gag., 37 francs; pl., 30 francs, 29 francs.

VENDREDI 30 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Little Duck* (2.200 mètres, 10.000 francs) : 1. Mafia II, à M. M. Marghiloman(Halsey); 2. Sol Voisins, à une demi-longueur; 3. Jean de Nivelle, à une encolure. P. M. : gag., 68 fr. 50; pl., 34 fr. 50, 101 francs, 53 fr. 50.

Prix Stuart (2.900 mètres, 10.000 francs) : 1. François Joseph, à M. A. Aumont (Ch. Childs); 2. Sampietro, a trois quarts de longueur; 3. Loris, à cinq longueurs. P. M. : gag., 77 francs; pl., 19 francs, 20 fr 50, 18 francs.

SAMEDI 1er MAI. — Saint-Cloud. — *Prix Tilly* (Prix de la Société d'Encouragement; 1.800 mètres, 5.000 francs) : 1. Brunette, à M. Léon Roger (G. Bartholomew); 2. Gerbe, a une encolure; 3. Dorna, a une tête. P. M. : gag., 114 fr. 50; pl., 53 fr. 50, 47 francs.

DIMANCHE 2 MAI. — Longchamp. — *Prix des Cars* (2.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Ossian, au baron de Rothschild (M. Barat); 2. Roi de l'Air; 3. Roquelaure. P. M. : gag., 21 fr. 50.

Prix Noailles (Poule des produits, 2.400 mètres, 30.000 francs) : 1. Aveu, à M. A. Aumont (Ch. Childs); 2. Val d'Amour, à une longueur et demie; 3. Loris, a une encolure. P. M. : gag., 14 francs; pl., 11 francs, 16 francs.

Cinquante-unième Prix Biennal (1908-1909, 2e année, 3.000 mètres, 25.000 francs). — 1. Sauge Pourprée, au comte Le Marois (O'Connor); 2. Val Suzon, à dix longueurs; 3. Scarlet, loin. P. M. ; gag., 15 fr. 50.

La Vie et les Inventions des Frères Wright [1]

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

VIII

M. Gordon-Bennett se fâche et veut lever le mystère qui cache la découverte de Dayton ☙ Son envoyé rentre bredouille à New-York ☙ Les frères Wright fixent officiellement le prix de leur appareil ☙ Fordyce accepte de l'acheter pour un million ☙ La preuve ! ! ! ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙

Le reportage sensationnel de l'*Auto* sur les expériences triomphales de Dayton, s'il n'avait pas fait grande impression sur le comité de l'Aéro-Club de France, avait tout de même passionné une partie du public et fait dresser l'oreille à quelques grands journaux politiques.

En passant, signalons que la *Vie au Grand Air* publia à l'époque quelques photographies des frères Wright, ainsi qu'un dessin de l'appareil fait sur les indications de Coquelle lui-même. Plus tard, un de nos grands illustrés devait consacrer une double page aux aviateurs américains. Donnant un schéma de leur aéroplane, il y ajoutait cette légende curieuse : « L'appareil avec lequel les frères Wright auraient accompli des performances, *que nous avons de fortes raisons de croire fausses!...* » On n'y allait pas de main morte à l'époque, et s'il fallait publier tous les articles parus dans la presse sur le « bluff des Wright », des journaux entiers n'y suffiraient pas.

Il y avait cependant des oreilles attentives aux déclarations des deux premiers hommes-oiseaux ; et des deux côtés de l'Océan, ainsi que vous allez en juger.

Le grand journal américain *The New York Herald*, ayant eu connaissance du bruit fait en Europe par les révélations de l'*Auto*, publia un matin un « editorial » intitulé : « Liars or flyers » (traduction : menteurs ou voleurs, mais ce dernier mot pris dans le sens du vol aérien), article dans lequel les deux frères étaient vigoureusement malmenés et sommés de dissiper tous les doutes existant dans l'esprit des aviateurs des Deux Mondes. Ils devaient se résigner à accomplir en public des exploits décisifs ou avouer qu'ils étaient de simples imposteurs.

Le même jour, le propriétaire du *New York Herald* envoya à Dayton un de ses rédacteurs et le chargea de faire sur place une enquête plus approfondie que ne l'avait faite le journaliste venu de Paris. « Il faut que la vérité éclate au grand jour, coûte que coûte, déclarait le directeur du grand organe américain. »

Les frères Wright furent les premiers à rendre hommage à la perspicacité de l'envoyé de M. Gordon-Bennett, mais ils restèrent inébranlables dans leur volonté de ne rien rendre public. Wilbur et Orville étaient, en effet, de plus en plus d'accord pour suivre la tactique qu'ils avaient observée jusque-là.

— « Nous ne voulions pas mentir, nous déclara plus tard Wilbur Wright, car cela est contraire aux principes qui nous sont les plus sacrés, et nous ne voulions pas tomber dans les pièges qui nous étaient tendus à chaque instant à l'aide d'invites qui pouvaient se résumer ainsi : « Volez devant nous, ou bien nous dirons que vous êtes de grossiers bluffeurs n'ayant jamais rien fait avec votre aéroplane. »

L'envoyé du *New York Herald* s'en retourna donc à New-York gros jean comme devant. L'histoire ne dit pas s'il fut récompensé pour les efforts, pourtant méritoires, qu'il avait faits pour tâcher de surprendre une parcelle du secret des Wright. Il avait vu et interrogé des témoins comme l'un des auteurs de ces lignes, rien de plus. Si le *New York Herald* comptait sur son reportage à Dayton pour illustrer un de ses fameux numéros spéciaux du dimanche, il faut avouer qu'il en fut pour ses frais.

Et ce qu'il y a de terrible, c'est que l'on ne pouvait même rien inventer ! Le mystère était trop profond pour écrire quelque chose sans risquer de dire des bêtises. Le journal américain prit donc le parti de se taire et d'attendre les événements.

Ceux-ci ne devaient pas tarder à se précipiter.

☙

Un journaliste français, Arnold Fordyce, appartenant à la rédaction du *Journal*, sans rien laisser percer de ses intentions, s'est embarqué pour l'Amérique. Il a eu vent des premières lettres des frères Wright au capitaine Ferber. Le bref câblogramme envoyé de Dayton à Paris, par Robert Coquelle, à la date du 13 décembre et disant en substance ceci : « J'ai vu des témoins ; il est impossible de douter », lève ses dernières hésitations. Fordyce s'embarque au Havre le 16 décembre 1905 sur le transatlantique La *Lorraine*.

Sans aller plus avant dans le récit, nous allons vous présenter Fordyce. C'est un ancien artiste de la Scala. Vers 1895, il faisait les délices de la clientèle du concert du boulevard de Strasbourg. Mais il faut croire que cette profession n'avait plus d'attrait pour lui au moment de la grande poussée sportive d'il y a quelque dix ans.

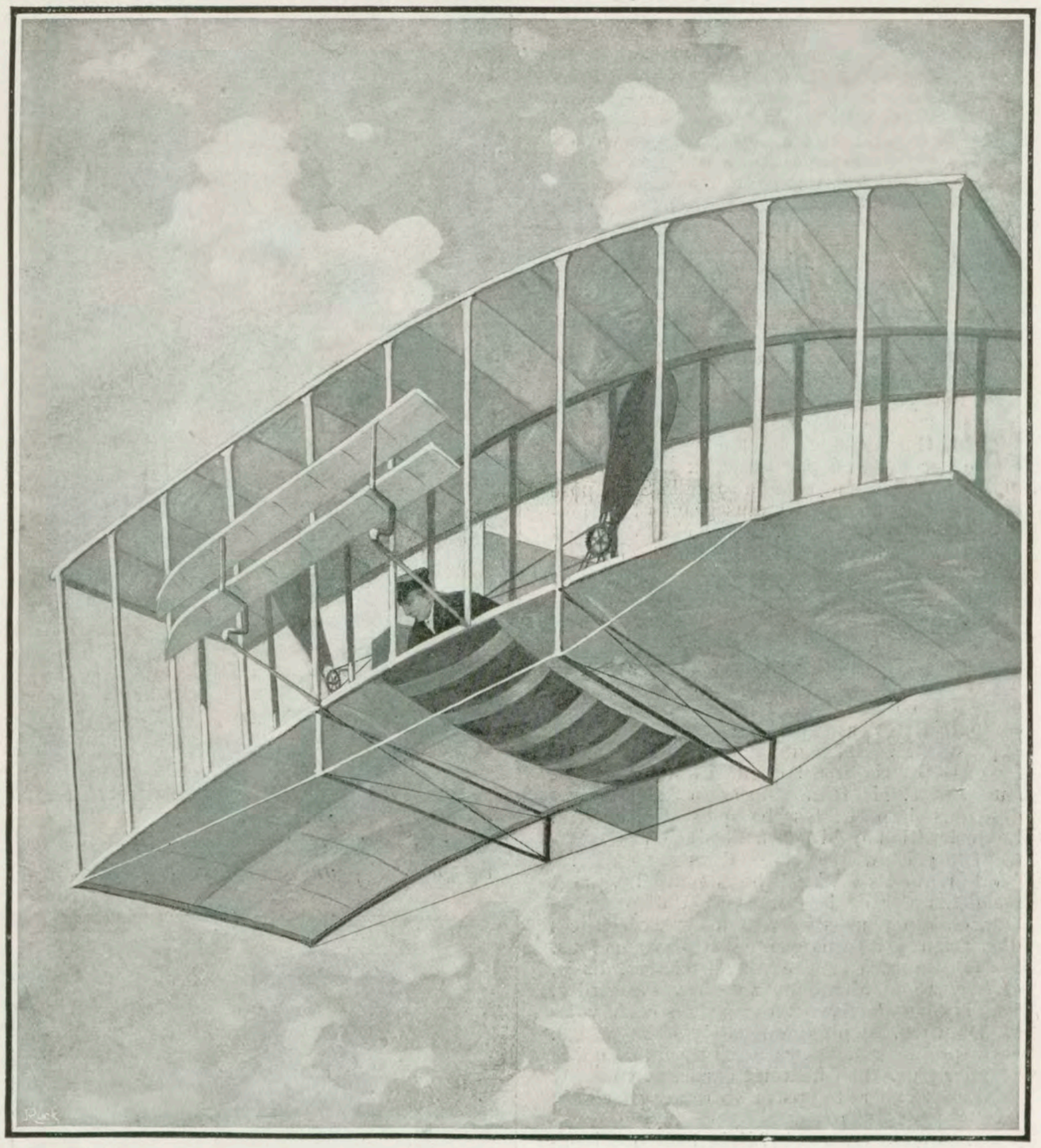
Fordyce lâcha les planches et devint marchand d'automobiles. Parlant merveilleusement l'anglais, il s'établit à Londres. C'est là qu'il représenta pendant plusieurs années, en compagnie d'Henri Farman, les principales marques françaises.

Un beau jour, Fordyce est « home-sick », c'est-à-dire qu'il a le mal du pays. Il nous revient et entre sans difficulté au *Journal*, étant pour ainsi dire l'ami d'enfance de son directeur. Mais ce n'est pas au titre de journaliste que Fordyce s'embarque pour l'Amérique. Il s'y rend surtout en « businessman ». Il a flairé la bonne affaire et s'est abouché avec quelques gros capitalistes de Paris. Un syndicat a été formé. Il se compose de MM. Desouches, avoué ; Cartier, joaillier et Henri Letellier, directeur du *Journal*.

Au moment où Fordyce part pour Dayton, son âme de vieux guerrier tressaille en pensant à l'invention géniale qui peut révolutionner l'art de la guerre. Nous sommes à l'époque inquiétante où le Maroc trouble les nuits des diplomates européens. C'est la conférence d'Algésiras !... Fordyce, arrivé à New-York, saute dans le premier train en partance et débarque chez les Wright.

Il a pourtant hésité à pousser la porte du numéro 1127, troisième Rue, Ouest. La vue de la boutique délabrée sur laquelle se lit encore l'enseigne *The Wright Bros Cycle Company* ne lui inspire qu'une confiance limitée. Lui aussi avait rêvé d'un autre nid pour nos aigles.

C'est Wilbur Wright qui le reçoit. Comme Fordyce a annoncé sa visite par dépêche, il n'a pas à se présenter, Wilbur lui serre la main et l'invite à pénétrer dans son bureau. Fordyce commence alors son petit discours.



L'appareil Wright dans la *Vie au Grand Air* de 1905.

Dans son numéro du 27 décembre 1905, la Vie au Grand Air *publiait un dessin de l'aéroplane Wright, d'après les indications de Robert Coquelle et dont nous donnons ici une réduction.*

(1) Voir les nos 548 et suivants.

— « Je suis venu spécialement de Paris pour me renseigner très exactement sur la valeur qu'il convient d'attacher aux déclarations que vous et votre frère venez de faire, soit par lettres au capitaine Ferber et à l'*Aérophile*, soit verbalement à mon compatriote Coquelle. Je vous dirai bien franchement que le récit que ce dernier a publié de vos expériences n'a rencontré que des incrédules. On n'y croit pas. C'est pour me faire une opinion à ce sujet que je suis venu ici. »

A ce moment, Orville, qui n'a pas encore paru, vient se joindre à la conversation.

— « Nous ne voulons, déclare Wilbur, fournir d'autres informations ou engager des pourparlers qu'avec des gouvernements. Notre découverte doit rendre les plus grands services à l'armée qui l'adoptera. Nous sommes décidés à ne nous livrer à aucune transaction destinée à servir des intérêts privés ou commerciaux. Nous ne traiterons qu'avec des puissances. »

Fordyce, qui ne manque pas d'audace, réplique alors qu'il est très bien placé pour être un agent, sinon officiel, du moins officieux entre les Wright et le gouvernement français.

— All right! répond Wilbur. Nous reparlerons de cela plus tard.

Et Fordyce s'en va interroger les fameux témoins, aussi célèbres maintenant que les Wright. Il a la chance, lui, l'acheteur éventuel, d'être accompagné par les deux frères. C'est ainsi que l'ancien pensionnaire de la Scala pose des questions à deux des plus grands fonctionnaires de la localité : MM. Ellis, « chief deputy » et Philippe, « city auditor ». Ceux-ci racontent les vols auxquels ils ont assisté, mais se refusent à donner le moindre renseignement sur l'aéroplane.

Les Wright conduisent alors Fordyce à leur champ d'expériences. — Quel veinard, ce Fordyce! ah! le bon flair qu'il a eu de ne pas se présenter comme journaliste ! — puis, notre compatriote est ramené à Dayton et introduit auprès de M. Huffmann, le propriétaire de la fameuse prairie sur laquelle les Wright font leurs essais. M. Huffmann est à la tête d'une des plus importantes banques de Dayton. La déclaration qu'il fait à Fordyce vaut vraiment la peine d'être relatée dans son entier.

« Lorsque les « Wright boys », dit-il, vinrent me demander de les autoriser à disposer de mon champ pour s'y livrer à des expériences d'aviation, je les crus subitement devenus fous.

« Continuez à vendre vos bicyclettes, dis-je, et, croyez-moi, abandonnez vos rêves absurdes, jamais vous n'arriverez à rien dans cette voie-là. D'autres, de plus malins, s'y sont entêtés, et le problème demeure aussi insoluble qu'au premier jour. Bien heureux encore si vous n'y perdez que votre temps et votre argent et n'y laissez pas votre peau.

« Mais, que voulez-vous? Ils insistèrent si longtemps et avec tant d'obstination, qu'à la fin je cédai. Je me disais que, certes, ils n'arriveraient jamais au moindre résultat et que les insuccès ayant lassé leur belle ardeur, il ne se passerait pas longtemps avant que je ne rentre de nouveau en possession de ma propriété.

« Mon fils, un gaillard de seize ans, intéressé par le côté merveilleux de leurs recherches, s'empressait, chaque fois que ses études lui en laissaient le loisir, de se rendre à Springfield voir les Wright à l'œuvre. Il ne manquait pas, le soir, à l'heure du dîner, de me faire part des progrès de leurs travaux. Le refrain, d'ailleurs, ne changeait guère, c'était toujours ceci ou cela qui avait empêché l'appareil de s'élever. Vous pensez si je riais de mon fils, et me moquais des Wright et de leur entêtement stupide.

« Un jour cependant, mon fils, qui n'avait pu attendre l'heure tardive du repas familial pour m'aviser de la nouvelle, se précipita ici, à ma banque, alors que j'étais en plein travail. — Père! père! s'écria-t-il dans mon bureau, les « Wright boys », ils ont volé, oui, en l'air; leur machine... elle s'est envolée.

« Mon sang ne fit qu'un tour; je regardai mon fils avec stupeur ; il n'y avait pas à en douter, il avait perdu la raison, il était fou, complètement fou. J'étais hors de moi. La démence des Wright s'était emparée du cerveau de mon pauvre enfant.

« D'une voix qui n'admettait aucune réplique : — Je ne veux plus, lui dis-je, que désormais tu continues à fréquenter ces aliénés... Je te le défends, et à eux je leur interdis désormais l'accès de mon champ!

« Mais mon fils ne se découragea pas, il plaida tant et si bien la cause de ses amis qu'il finit presque par me persuader. Il fut décidé qu'il m'emmènerait, le lendemain, constater *de visu* la véracité de son extraordinaire récit.

« Eh bien, monsieur, le lendemain, à ma grande stupéfaction, là, devant moi, au-dessus de mes regards qui ne pouvaient s'en détacher, je vis la « sacrée » machine de ces « boys », d'abord s'élever en l'air et ensuite s'y maintenir pendant quelques courts instants. Je crus à une hallucination. Je n'en revenais pas.

« Après, je suis souvent retourné à ma prairie de Springfield, et entre autres expériences auxquelles il me fut donné d'assister, j'ai vu, de mes yeux vu, « leur sacrée » machine que montait l'un des frères me passer plus de vingt fois au-dessus de la tête. »

La conviction de Fordyce est faite. Il jugea inutile de pousser plus loin ses investigations. Le soir même, il demande aux Wright le prix qu'ils veulent de leur appareil.

« Deux cent mille dollars », répond Orville, (Un million de francs), c'est le prix que nous avons fixé, mon frère et moi, pour la cession de notre appareil à la France. Et si nous désirons le vendre à votre pays, de préférence aux autres, c'est que nous estimons que la France a, dans le mouvement aérien, une avance considérable. Non seulement, l'Amérique est en retard sur vous, mais il n'est pas rare de voir, dans les journaux d'ici, confondre dans la même appellation de « airship » les ballons sphériques, les dirigeables et les aéroplanes. Nous tenterons nos expériences d'abord ; si nous réussissons à les accomplir, alors seulement nous toucherons le prix fixé. Si nous échouons, le gouvernement français ne nous paiera rien, pas un centime. Et cependant ses représentants auront vu notre machine, son mécanisme, sa disposition et la manière de la guider. »

Fordyce n'hésite pas. Il est presque certain de trouver le million à sa rentrée en France Il demande donc aux frères Wright de lui signer un contrat d'option. Le texte est arrêté d'un commun accord. Il y est stipulé que « l'appareil devra franchir une distance qui ne devra pas être inférieure à cinquante kilomètres sans toucher le sol pendant ce vol, et cela en une heure de temps au maximum et dans un parcours comprenant le retour au point de départ ».

Les trois intéressés signent. Fordyce verse la somme d'un dollar comme gage de sa bonne foi, — ça n'est vraiment pas cher — et repart le soir même pour New-York.

Les frères Wright l'accompagnent jusqu'à la gare. Au milieu des adieux, Wilbur attire son futur acheteur ou prétendu tel sous le foyer d'une lumière électrique.

— Tenez, dit Wilbur, regardez.

Et sortant d'une enveloppe une photographie non collée, le frère d'Orville montre à Fordyce la preuve indiscutable qu'ils n'ont pas menti : c'est un instantané de la machine volante pris en plein vol. Fordyce veut s'en emparer. Wright sourit et la replace dans son portefeuille. « Pas encore, dit-il, au revoir. »

Le lendemain (4 janvier), la nouvelle parvient en France, câblée par le *New-York Herald*, que M. Fordyce, de Paris, a acheté l'invention des frères Wright.

C'était — on le voit par ce qui précède — aller un peu vite en besogne. Mais le plus extraordinaire de l'histoire, c'est que la nouvelle ne provoqua pas le moindre étonnement ni en France, ni en Amérique. A tout prendre, c'était pour les incrédules, qui étaient alors l'immense majorité, la suite de la comédie. Pensez donc, prétendre qu'on avait vendu ou acheté quelque chose qui n'existait point, sauf dans le cerveau de deux audacieux bluffeurs! On ne se demande pas si Fordyce était bien allé en Amérique et pourquoi il y était allé et cependant, on savait bien quelles étaient ses relations. La plupart ne s'arrêtèrent donc même pas à la prétendue nouvelle. Et le reste se contenta de hausser les épaules en s'étonnant de voir la presse accueillir aussi légèrement de pareilles calembredaines !

(A suivre.)

VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE.

Arnold Fordyce.

Rédacteur au Journal *qui fut envoyé par un syndicat parisien pour traiter avec les frères Wright.*

Ernest Archdeacon.

Un des pionniers de l'aviation, un des premiers à croire à l'authenticité des vols des Wright.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant* CAMILLE LECESTRE.